

И. М. Кузинец

Трудные дороги войны

*К 70-летию победы советского народа
в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.*



бранко

Издательский дом «Бранко»
Санкт-Петербург
2015

УДК 94(47+57)

ББК 63.3(2)6

К89

К89 Кузинец И. М.

Трудные дороги войны : к 70-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — СПб. : Издательский дом «Бранко», 2015. — 216 с. : ил.

ISBN 978-5-903521-34-0

В предлагаемом издании, опирающемся на обширную документальную базу, прежде всего на материалы российских архивов, многие из которых впервые вводятся в научный оборот, мемуары и воспоминания участников событий, опубликованную литературу, объективно раскрываются такие важные периоды Великой Отечественной войны, как ее начальный период и крах блицкрига, Ленинградская битва и участие в ней Краснознаменного Балтийского флота, курсантов Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского и Военного инженерно-технического училища ВМФ, деятельность советского ВМФ в войне, участие курсантов-дзержинцев в битве за Москву, развитие военно-морского образования в годы войны, вклад профессорско-преподавательского состава и выпускников военно-морских инженерных учебных заведений в развитие военно-морской науки и техники в период войны, показывается героизм и мужество воинов, проявленные в борьбе с врагом, роль поставок по ленд-лизу в победе в Великой Отечественной войне, раскрывается величие духа ленинградцев и защитников города в условиях блокады Ленинграда, дается анализ судостроения и судоремонта в осажденном городе, доказывается несостоятельность любых фальсификаций исторических событий.

В книге подчеркивается, что изучение истории Великой Отечественной войны — важнейший фактор патриотического воспитания.

Текст приводится с сохранением авторской редакции и рассчитан на широкий круг читателей.

УДК 94(47+57)

ББК 63.3(2)6

Фотографии для настоящего издания предоставлены автором

ISBN 978-5-903521-34-0

© И. М. Кузинец, 2015

© Издательский дом «Бранко», оформление, 2015

Содержание

Предисловие.....	5
Начало Великой Отечественной войны. Крах blitzkriega.....	7
Советский Военно-морской флот в Великой Отечественной войне	14
Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград.....	24
На защите Ленинградских рубежей (июнь—август 1941 г.).....	31
Незабываемые годы.....	39
Дзержинцы в боях за Москву.....	78
Военно-морское образование в годы Великой Отечественной войны.....	89
Вклад профессорско-преподавательского состава и выпускников военно-морских инженерных учебных заведений страны в развитие военно-морской науки и техники в годы Великой Отечественной войны.....	101
Все для фронта, все для победы.....	106
Трагедия на Ладоге (сентябрь 1941 г.).....	113
Военное инженерно-техническое училище ВМФ в обороне Ленинграда (1941 г.).....	119
Славная победа под Ленинградом (январь 1943 г.).....	131
Судостроение и судоремонт в осажденном Ленинграде (1941—1944 гг.).....	141
На суше и на море.....	148
Главное Адмиралтейство Санкт-Петербурга: «Здесь град Петра и флот навеки слиты».....	157
Советская артиллерия в битве за Ленинград.....	168
Можно победить любое оружие, кроме оружия духа.....	170
Каждый защищавший Ленинград — не просто гражданин, а солдат.....	176

Ленд-лиз: правда и домыслы.....	179
Фальсификация Великой Отечественной войны и современность.....	187
История Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. — важнейший фактор патриотического воспитания.....	195
Послесловие.....	203
Библиография.....	205

Светлой памяти моих родителей: отца, Моисея Михайловича Кузинца; матери, Служи Бенционовны Трахтенберг; отчима, Якова-Шимона Лейзеровича Шапиро, дяди, Арона Бенционовича Трахтенберга, добровольно ушедших на фронт в первые дни Великой Отечественной войны и воевавших на Ленинградском фронте, посвящается эта книга.

Предисловие

Все дальше уходят в глубь истории годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Но время не властно предать их забвению, выветрить из народной памяти. И каждое новое, правдивое произведение об этой войне — еще одно убедительное свидетельство величайшего народного подвига.

В облике победителей, удивительно простых и мужественных людей, безупречное служение Родине сливается с негибаемой волей и нравственной чистотой. Какой мерой измерить мужество, стойкость и героизм народа, отстаившего свою независимость в смертельной схватке с фашизмом? Не было в истории нашей страны более тяжкого испытания и более блистательной победы.

Великая Отечественная война — это еще живая история, многими нитями связанная с сегодняшним днем. Широкие народные массы обращаются к истории и итогам минувшей войны, чтобы найти в ней ответы на выдвигаемые жизнью актуальные политические вопросы современности. Победа над нацистской Германией и ее союзниками предстает сегодня как ярчайший пример беззаветного служения своему Отечеству. Наша победа была завоевана в упорной борьбе с сильным врагом ценой огромного напряжения всех сил государства, народа, армии, флота. Главный, глубинный источник силы и могущества СССР заключался в том, что война приобрела поистине всенародный характер, это был величайший подъем морально-политического сознания народа.

За прошедшее после окончания Великой Отечественной войны время о ней опубликовано множество научных и историко-документальных материалов, воспоминания современников — свидетельства людей, живших и боровшихся с врагом в годы войны. История Великой Отечественной войны отражена в публицистике, повестях и рассказах. Однако ее история является поистине неисчерпаемой темой. До сих пор многие ее стороны,

сюжеты, аспекты остаются белыми пятнами и до настоящего времени много еще неисследованных ее страниц, иное замалчивалось или нередко искажалось. В этой связи следует противопоставить распространенным вымыслам и измышлениям о Великой Отечественной войне правду истории, необходимую сегодня для возрождения и развития нашего государства.

Сделано многое. Но предстоит еще огромная работа по созданию целостной картины войны, вмещающей в себя все величие героизма и самоотверженности народа и его защитников, вызывающих восхищение, удивление и преклонение...

В предлагаемой работе автор решает скромную задачу: по возможности расширить представление о крахе блицкрига в Великой Отечественной войне, деятельности советского Военно-морского флота в войне, о героической, полной драматизма и трагизма Ленинградской битве, о развитии военно-морского образования в условиях войны и вкладе профессорско-преподавательского состава и выпускников военно-морских учебных заведений в развитие военно-морской науки и техники, более полно осветить еще мало известные широкому кругу страницы истории Великой Отечественной войны, дать аргументированный отпор любым измышлениям и фальсификации и тем, кто пытается отрицать решающую роль Советского Союза в Великой Победе над фашизмом, поставить нашу страну на место страны, которая якобы сама развязала Вторую мировую войну.

Прошло 70 лет со дня победы советского народа в Великой Отечественной войне. Ее история является ценнейшим достоянием всех россиян. Она учит беззаветно любить свое Отечество, вдохновляет и воспитывает молодое поколение.

Начало Великой Отечественной войны. Крах блицкрига

В военно-исторической литературе и в воспоминаниях участников Великой Отечественной войны называется много различных причин наших неудач и поражений в начале войны.

Да, начало войны было для нашей страны поистине трагичным. В первые часы и дни советские войска понесли большие потери и не смогли оказать достаточно организованного сопротивления. В ходе приграничных сражений потерпели полное поражение 28 дивизий, 72 дивизии потеряли от 50 % и более личного состава и боевой техники. Противнику уже в первые двое суток удалось продвинуться на глубину 100—150 км.

В тяжелом положении оказались советские ВВС. Авиация потеряла большинство самолетов на аэродромах. Например, авиация Западного фронта в первый день войны потеряла 738 самолетов из имевшихся 1780. Всего советская авиация в 1-й день войны потеряла 1200 самолетов. Противник тоже потерял несколько сот самолетов. Но внезапный удар позволил германской авиации в самом начале войны завоевать господство в воздухе.

Главное командование Вооруженных сил СССР, Генеральный штаб, не получая достоверных данных об обстановке и не зная подлинного положения дел на фронте, отдавали нередко войскам параллельные распоряжения, не соответствующие сложившимся условиям.

Большинство резервных и вновь сформированных соединений разрозненно направлялись к линии фронта...

Зачастую сталкивались грузопотоки, идущие на фронт, в западном направлении, производящие оперативные и снабженческие перевозки, и в обратном направлении — эвакуационные. В результате многие коммуникации оказывались парализованными. Так, на 14 июля 1941 г. на промежуточных железнодорожных станциях скопилось 465 фактически брошенных поездов...

Устойчивость стратегической обороны была нарушена, и образовались опасные прорывы крупных группировок противника на большую глубину...

Некоторые эшелоны с пополнением не смогли прибыть к местам назначения и попадали в распоряжение противника. В итоге потери за 1941 г. убитыми, пленными и без вести пропавшими составили около 3 млн человек.

Быстрое продвижение фашистских группировок и выход их на фланги и коммуникации советских войск, непрерывные удары вражеской авиации,

действия в тылу многочисленных диверсионных групп и гитлеровской агентуры оказывали на многих военнослужащих ошеломляющее воздействие. Война фашистской Германии против нашей страны с самого начала носила крайне жестокий характер, особенно по отношению к мирному населению, чтобы устранив, сломить волю к сопротивлению...

Каковы же причины трагического развития событий в первые месяцы войны? В чем причины неудач Красной армии в начале Великой Отечественной войны?

Как представляется, следует признать, что, начиная войну против Советского Союза, немцы оказались сильнее нас. К началу нападения немецко-фашистские войска имели двукратное, а на направлениях главных ударов 4–5-кратное численное превосходство в живой силе и боевой технике. Группировка противника превосходила советские войска 1-го стратегического эшелона по личному составу в 1,9 раза; по тяжелым и средним танкам — в 1,5; по боевым самолетам — в 3,2, а с учетом всех показателей общее превосходство в пользу Германии и ее сателлитов было в 1,2 раза. В стратегическом масштабе такое численное преимущество в силах и средствах имеет существенное значение. Это не говоря о качестве техники, моральном духе покорителей Европы и хваленом немецком «орднунге» в войсках, их было больше, они умели воевать лучше всех в мире на тот момент...

Причиной наших неудач явилось и то, что войска пограничных округов не были заблаговременно приведены в боевую готовность и до начала нападения противника не заняли предназначенных оборонительных рубежей, оказались, по существу, на положении мирного времени и не смогли своевременно изготовиться к отражению агрессии...

Почему, под влиянием каких условий и факторов все это произошло? Если внимательно взглянуть на события, происходившие накануне войны, не растворяясь в частности, то глубинные истоки самих причин наших неудач в начальный период войны сводятся к следующему:

- неправильная оценка характера начального периода войны и недооценка стратегической обороны;
- не полностью был вскрыт замысел противника и направление его главного удара;
- недостаточная укомплектованность большинства соединений личным составом, вооружением и военной техникой, распыленность новых видов оружия (танков, самолетов) по многим соединениям; неотмобилизованность армии и флота до штатов военного времени;

- просчеты в базировании ВВС и материальных запасов. Так, по состоянию на 22 июня 1941 г. из почти 900 основных стационарных складов и баз 363 находились в Ленинградском, Прибалтийском, Западном, Киевском особых и Одесском военных округах, и уже к 10 июля 1941 г. более 40 % складов и баз было захвачено противником, а часть была уничтожена при отступлении, что крайне осложнило снабжение войск;

- нерешенность вопросов стратегического управления Вооруженными силами;

- отсутствие согласованности среди военно-политического руководства страны в оценке обстановки и принятии мер по повышению боевой готовности и отражению агрессии.

После войны очень много написано о том, что разведка своевременно вскрыла и точно докладывала о планах гитлеровского командования и сроках возможного нападения фашистской Германии на СССР. И действительно, наши разведчики много сделали для раскрытия приготовлений противника. Но обстановка накануне войны была очень сложной. Шли разведанные и документы не только о возможном нападении, но и о том, что это провокационные слухи, дезинформационные сведения. Так, в то время существовала версия, что Гитлер не будет воевать на два фронта.

Фактически же в 1941 г. никаких двух фронтов для Германии не было. После быстрого поражения англо-французских войск в 1940 г., чего Сталин никак не ожидал, Англия, находясь за Ла-Маншем, серьезной угрозы для Гитлера на континенте не представляла...

Полагая, что войну удастся оттянуть до 1942 г., что в этой связи Германией будет соблюдаться пакт о ненападении, много делалось исходя из того, что время для подготовки к войне еще есть. Но времени, на которое рассчитывали, как раз и не оказалось. Ибо Гитлер при всей авантюристичности своей политики понимал, что время работает против него и нужно нападать в середине 1941 г., так как потом будет уже поздно.

Только к исходу 21 июня 1941 г. советское военно-политическое руководство приняло решение, направленное на частичное приведение пяти приграничных военных округов в боевую готовность, при этом в Директиве предписывалось «не поддаваться на провокационные действия», что ограничивало приведение в действие оперативных планов. Более того, даже на такое оповещение и постановку задач ушло 3–5 часов, а многие соединения никаких распоряжений вообще не получили, и сигналом боевой тревоги для них стали разрывы вражеских бомб и снарядов. В результате

даже командующие и штабы военных округов и армий не могли понять, что им нужно делать и как действовать.

Только нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в 23:50 21 июня 1941 г. отдал распоряжение: «Немедленно перейти на оперативную готовность № 1», т. е. повышенную боевую готовность, а на следующий день, с началом войны, было отдано распоряжение по оперативному развертыванию сил флотов; существенной причиной неудач следует также считать крайне напряженное положение с командными кадрами, сложившееся к началу войны вследствие необоснованных репрессий и общего увеличения более чем в 2 раза численности и состава войск в течение последнего предвоенного года. К началу 1941 г. некомплект командных кадров составлял в сухопутных войсках свыше 15 %, в том числе в стрелковых — 9,5 %, бронетанковых — 36, войсках связи — 26,3, артиллерии — 13 %.

Произошло значительное перемещение не имевшего достаточного опыта кадрового состава на высшие должности. Командиры взводов практически всех родов войск не получили необходимого опыта в обучении своих подчиненных, а средний комсостав во всех военных округах был укомплектован командирами запаса с низкой военной подготовкой.

Все это ставило советские войска в крайне тяжелое положение в начальный период войны.

Но и в этих условиях советские воины проявляли мужество и массовый героизм. Примеров тому множество.

Брестская крепость, первой принявшая на себя удар, более месяца держала оборону против многократно превосходившего врага, окруженная со всех сторон, в условиях, когда защитники крепости оказались лишены воды и еды.

Уже 22 июня около 10 часов утра на подступах к Бресту 4 самолета 123-го истребительного авиаполка, пилотируемые молодыми офицерами Можаяевым, Жидовым, Рябцевым и Назаровым, вступили в бой с восемью Ме-109. Сразу же был подбит самолет Жидова. Когда он пошел на снижение, три немца стали атаковать его сверху — чтобы добить. Можаяев, прикрывая выход товарища из боя, пулеметной очередью сразил одного из них. Тем временем второй самолет был подожжен самим падающим Жидовым. К концу воздушного боя Рябцев, израсходовав весь боекомплект, повел свою «чайку» на «мессершмитт» и протаранил его. Вместе с обломками рухнул на землю и гитлеровский летчик. Сам Рябцев благополучно спустился на парашюте. В тот же день было совершено 9 воздушных таранов.

Свой первый контрудар Красная армия нанесла уже утром 2-го дня войны — 23 июня, южнее Гродно, во фланг вражеской группировки. Шесть немецких дивизий оказались на несколько суток прикованы к району Гродно и понесли большие потери.

Героически действовала в районе г. Лиды 8-я отдельная противотанковая бригада под командованием полковника Стрельбицкого, которая почти неделю (до 28 июня) вела ожесточенные бои на этом рубеже, уничтожив в итоге 60 танков противника.

20—30 минут отводили немцы по плану «Барбаросса» на взятие погранзащиты. Однако многие заставы держались сутками, хотя были вооружены лишь винтовками и пулеметами.

8 июля 1941 г. был подписан 1-й в годы войны Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза летчикам Жукову, Здоровцеву и другим, прикрывавшим Ленинград от налетов вражеской авиации и сбивших каждый по несколько самолетов противника.

Нерушимой стеной, как и в начале XVII в., в разгар Смуты, на пути иноземного войска стал Смоленск. С 10 июля два месяца продолжалось Смоленское сражение.

14 июля нами впервые была применена реактивная артиллерия. Батарея капитана И. А. Флерова нанесла удар по железнодорожному узлу Орша, где стояли немецкие вагоны с боеприпасами и цистерны с горючим... Враг понес большие потери, в его рядах возникла паника... Это чудо-оружие советские бойцы ласково называли «катюшей», а немецкие солдаты прозвали его «сталинским органом».

Первого значительного успеха мы добились под Ельней, где 24-я армия с 30 августа по 8 сентября провела наступательную операцию. 6 сентября Ельня была освобождена. 8 сентября Ельнинский выступ, вдававшийся в нашу оборону, был срезан. Пять немецких дивизий потеряли за неделю боев 45 тыс. человек (столько же, сколько немцы потеряли за год при разгроме Франции и всей ее армии, а также при разгроме английских экспедиционных сил во Франции, захвате Бельгии, Голландии и Люксембурга).

Под Ельней родилась советская гвардия. Четырем стрелковым дивизиям, особо отличившимся в боях (100, 127, 153 и 161-й), было присвоено звание «гвардейская».

С 25 по 30 июня 1941 г. под руководством Ставки Главного Командования советские ВВС провели первую в истории войны воздушную операцию. В результате противник потерял более 20 % своей авиации, базирующейся на территории Финляндии и Северной Норвегии.

8 июля 1941 г. соединения ВВС уже пяти фронтов и дальней бомбардировочной авиации одновременно атаковали 42 аэродрома противника. Последствия этих налетов были достаточно результативными.

Огромное военно-политическое значение имела серия удачных налетов нашей дальней бомбардировочной авиации на важнейшие объекты врага

в его глубоком тылу, в том числе и на Берлин в августе 1941 г. Это укрепляло морально-боевой дух советских воинов и развеяло миф немецко-фашистской пропаганды о том, что уничтожена вся советская авиация.

Уже на 3-й день военных действий Дунайская флотилия высадила первый десант на территории противника на правый берег Килийского гирла, авиация Балтийского и Черноморского флотов бомбардировала вражеские порты, а наши подводные лодки и авиация начали в акваториях противника активные минные постановки.

Командующий немецкой 1-й танковой группой, которая наступала на Украине, генерал-полковник (позднее — фельдмаршал) фон Клейст позднее вынужден был признать, что «русские с самого начала показали себя как первоклассные воины, и наши успехи в первые месяцы войны объяснялись просто лучшей подготовкой. Обретя боевой опыт, они стали первоклассными солдатами. Они сражались с исключительным упорством, имели поразительную выносливость».

Таким образом, в 1941 г., несмотря на глубокое продвижение и захват обширных территорий, противнику не удалось полностью разгромить советские войска и лишить их способности к сопротивлению. Более того, не была выполнена главная задача. Главное условие победы — скоротечность войны. Директива № 21 Верховного командования («Операция Барбаросса». Ставка фюрера. № 33408. Отпечатано в одном экземпляре. Совершенно секретно. Подпись: Адольф Гитлер. 18.12.1940 г.) прямо гласила: «Германские вооруженные силы должны быть готовы разбить Советскую Россию в ходе кратковременной кампании еще до того, как будет закончена война против Англии».

Это было не шапкозакидательство, а четкий план, базировавшийся на предыдущей истории успеха немецкого оружия, ибо вся кампания во Франции заняла у них 14 дней, а в Польше — 18.

Блицкрига от вермахта ждали и в этот раз. По плану Москва и Ленинград должны были пасть 25 августа, Воркута — в начале октября, взятие Баку и Батуми — в начале ноября...

Но этим планам не суждено было сбыться... Германия не смогла вести затяжную войну против Советского Союза. Уже в 1941 г. немецко-фашистские войска понесли серьезные потери. В конечном счете удалось остановить наступление противника. С Московской битвы начался коренной перелом в Великой Отечественной войне. Только сухопутные войска Германии потеряли более 1,5 млн человек, что почти в 5 раз превышало все потери, понесенные в Польше, Северо-Западной и Западной Европе и на Балканах в 1939—1941 гг. К тому же немцы лишились основной массы танков и самолетов.

В целом, несмотря на то что своими просчетами военно-политическое

руководство страны поставило государство и Вооруженные силы в критическое положение, в чрезвычайной обстановке начального, самого трудного периода войны многие руководители на местах и большинство советских людей не дрогнули. Они приложили огромные, поистине героические усилия, чтобы укрепить армию и флот и перестроить экономику на военный лад.

Красная армия и Военно-морской флот в начале войны преодолели многие трудности, выпавшие на их долю, развеяли миф о непобедимости фашистской армии и смогли устоять под ее ударами.

С конца 1941 г. фашистской Германии предстояло, по существу, начинать совершенно иную, новую фазу войны, которую ее руководство не предусматривало.

То есть даже начало войны в конечном итоге создало предпосылки для срыва blitzkriega и для окончательной победы в дальнейшем.

Какие же выводы и уроки вытекают из всего этого для России спустя 70 лет после Великой Победы?

Во-первых, это понимание того, что основой обороны страны являются экономика и оборонная промышленность.

Во-вторых, необходимость четкого определения в Законе об обороне и других основополагающих документах задачи по созданию благоприятных внешнеполитических условий для обороны страны и действий Вооруженных сил. Для современной России вопрос о союзниках и потенциальных противниках встает особенно остро.

В-третьих, для военной науки и военного искусства наиболее важной и трудной задачей было и остается предвидение характера вооруженной борьбы будущего, в современных условиях. Это означает, что, ориентируясь на первоочередную готовность к локальным войнам и конфликтам, нельзя упускать подготовку Вооруженных сил к крупномасштабным войнам.

В-четвертых, наряду с повышением боеготовности Вооруженных сил нужно иметь четкую систему приведения их в готовность к выполнению боевых задач.

В-пятых, мы не вправе забывать, что у нас был не только 1941, но и 1945 г. Победа в Великой Отечественной войне — это огромная духовная и нравственная ценность, поднимающая достоинство нашего государства на международной арене и объединяющая все здоровые патриотические силы общества. Вот эту память о Великой Победе надо свято беречь, в то же время критически и объективно оценивая действия Вооруженных сил в прошлой войне, но решительно отвергая клевету и совершенно несостоятельные утверждения о виновности нашей страны в развязывании войны, о бессмысленности участия народа в Великой Отечественной войне и прочие измышления...

Советский Военно-морской флот в Великой Отечественной войне

О самой войне, о роли в ней советского Военно-морского флота и его вкладе в победу опубликованы многочисленные военно-исторические исследования, статьи, мемуары, произведения прозы и поэзии. Не претендуя на полное освещение темы, остановимся лишь на отдельных количественных и качественных показателях, субъективной оценке боевой деятельности флота, которые широко известны старшему поколению, ветеранам и могут быть полезны для военно-патриотического воспитания молодежи.

Наша страна по своему географическому положению относится к великим морским державам. Ее берега омывают воды 12 морей, принадлежащих бассейнам трех океанов и двух внутренних морей. Протяженность нашей морской границы 38,8 тыс. км, сухопутной — 14,5 тыс. км. России принадлежит 4,5 млн кв. км шельфового пространства, из них 3,9 млн — перспективны на нефть и газ.

История отечественного флота неотделима от истории государства Российского. Россия участвовала в 26 войнах. Флот принял участие в 87 сражениях и только в двух из них (2-м Роченсальмском в 1790 г. и Цусимском в 1905 г.) потерпел поражение.

Создание советского флота началось 29 января (11 февраля) 1918 г., когда Декретом Совнаркома было объявлено об образовании Рабоче-Крестьянского Красного флота (РККФ).

Создание РККФ происходило в сложных условиях послевоенной разрухи (после Первой мировой и Гражданской войн), восстановления промышленности, индустриализации страны. К сожалению, национальные кадры кораблестроителей были в значительной степени утрачены. Проектную документацию на строительство кораблей, комплектующие изделия техники и вооружения зачастую приходилось покупать за границей. Кроме того, достаточного внимания к проблемам развития военного флота до середины 30-х гг. со стороны государственного руководства не наблюдалось. Затем начались тщетные попытки возродить морскую мощь державы, но времени до начала войны не хватило... В конце 30-х гг. началось строительство «Большого флота». Были заложены 4 линкора (ЛК) типа «Советский Союз», 2 тяжелых крейсера (ТКР) типа «Кронштадт», легкий КР «Киров», подводные лодки (ПЛ) и другие. Но строительство кораблей и морской ави-

ации ограничивалось дефицитом и распылением денежных и материальных средств. Наблюдался волонтаризм в создании всех необходимых компонентов флота и его базирования, были ошибки в распределении сил по театрам. Так, на Дальний Восток было направлено 40 % ПЛ, 50 % торпедных катеров (ТКА), 38 % тральщиков (ТЩ), 45 % морской авиации.

С началом Второй мировой войны (1939 г.) программа строительства «Большого флота» была свернута. Форсированно строились ПЛ и легкие силы, так называемый «москитный флот», ускорилось оборудование мест базирования флота в Прибалтике, на Севере и Дальнем Востоке.

Преодолевая трудности, благодаря самоотверженному труду всего народа, инженерно-технических работников и рабочих-кораблестроителей до войны в нашей стране было построено 312 боевых кораблей и 211 единиц находились в стадии строительства.

Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. Военно-морской флот начал в составе четырех флотов: Краснознаменного Балтийского, Северного, Черноморского и Тихоокеанского, а также ряда флотилий — Каспийской, Азовской, Краснознаменной Амурской, Дунайской, Пинской, Днепровской, Ладожской, Онежской и Волжской. Кроме того, в состав флота входил отряд кораблей на озере Ильмень (с началом войны была создана Чудская флотилия). По родам сил это были надводные корабли (НК), подводные лодки, морская авиация, морская пехота и части береговой обороны. В количественном отношении в различной степени готовности в составе ВМФ находилось около 1000 боевых кораблей и катеров, в том числе: 3 ЛК — «Марат», «Октябрьская революция», «Севастополь»; 8 крейсеров (КР) — «Червона Украина», «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Киров», «Ворошилов», «Максим Горький», «Молотов» и еще один крейсер в стадии постройки; 7 лидеров и 52 эсминца (ЭМ); 218 ПЛ (самый мощный на тот период подводный флот в мире); 22 сторожевых корабля (СКР); 7 канонерских лодок (КЛ), 80 ТЩ; 18 минных заградителей (МЗ); 272 ТКЛ; 3678 самолетов различных типов; 260 батарей береговой обороны (более 1000 орудий)...

Почти весь Военно-морской флот строился уже после 1917 г., т. е., в общем, был сравнительно новым. Только с начала 1939 по 1941 г. общий тоннаж боевых кораблей вырос примерно на 160 тыс. т. На флотах были созданы маневренные соединения — эскадры и отряды из кораблей различных классов в зависимости от предстоящих оперативных и тактических задач.

Позднее нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов писал: «В общем, хотя мы и не успели создать крупный флот, оснастить наши морские силы всеми новейшими средствами борьбы, все же это был флот боеспособный».

Создание в короткое время такого флота — это трудовой подвиг нашего народа. И ответ на обычный вопрос: «Готовился ли СССР к войне?» может быть однозначным: «Да, готовился, но в объеме, насколько хватило сил, средств и времени». По численности корабельного состава наш флот перед войной занимал 5-е место в мире, уступая лишь мощным океанским флотам США, Великобритании, Японии и Италии. Более того, уже в ходе Великой Отечественной войны ВМФ получил от промышленности 88 боевых кораблей (в том числе 2 КР, 19 ЭМ, 58 ПЛ, 40 ТЩ), более 500 ТКА, бронекатеров и малых охотников, свыше 320 катеров-тральщиков. От гражданских организаций по мобилизации флоту было передано свыше 1500 судов и катеров. К концу 1944 г. морская пехота достигла 40 тыс. человек. Весомая была и помощь союзников — США, Великобритании и Канады. Они передали Советскому Союзу 539 кораблей и катеров (правда, 64 % из них в 1945 г.).

О трагическом начальном периоде Великой Отечественной войны опубликовано много трудов, они общеизвестны. Один из наиболее обсуждаемых в них вопросов: «Так ли уж внезапно началась эта война?» Серьезный исторический анализ однозначно отвечает на него: «Нет, не внезапно. В стратегическом плане войну ждали, к ней готовились».

Уже в конце 30-х гг. было ясно: война с Германией неизбежна. Но И. В. Сталин желал оттянуть ее начало, выиграв время для укрепления обороны страны. Более того, военным запрещались все действия, которые Германия могла бы использовать как повод к нападению. Несмотря на это, 3 марта 1941 г. нарком Н. Г. Кузнецов дал указание всем флотам открывать огонь по иностранным самолетам, тем более что они фотографировали наши военно-морские базы (ВМБ). По этому поводу И. В. Сталин объявил Н. Г. Кузнецову выговор и приказал отменить принятое решение об обстреле немецких самолетов...

Понимая огромную опасность нависшей над страной военной угрозы, Н. Г. Кузнецов стремился всемерно повысить боеготовность Военно-морского флота. Еще учась в Военно-морской академии, он внимательно изучил опыт русско-японской войны 1904—1905 гг. и особенно причины трагической гибели русской эскадры в Порт-Артуре. Тщательный анализ привел его к выводу, что безопасность эскадры была бы обеспечена, если бы часть кораблей была убрана с внешнего рейда Порт-Артура, если бы они были рассредоточены, если бы были выставлены дозоры...

Позднее, став командиром крейсера «Червона Украина» (ЧФ), Н. Г. Кузнецов разработал систему боевой готовности корабля, что позволило крейсеру начинать движение в море уже через 15—20 мин после получения команды, а не через 4 часа, как было ранее. Он также отрабатывал действия экипажа корабля к готовности первым давать залп по противнику в ходе предполагаемых боевых действий.

Став в 1939 г. наркомом ВМФ, Н.Г. Кузнецов ввел на флоте систему боевых готовностей:

— № 3, повседневная;

— № 2, тревожная, при которой все корабли и части имеют весь штатный личный состав, укомплектованы всеми видами довольствия и боезапаса, оружие готово к боевому применению, усилена разведка, а те силы, которые находятся в ремонте, ускоренно завершают его;

— № 1, боевая, означавшая немедленное применение оружия.

Благодаря созданной и отработанной на флоте накануне войны под руководством Н.Г. Кузнецова системе оперативных готовностей флот не позволил застать себя врасплох и встретил войну достаточно организованно, отразил первые атаки противника, сам нанес ему ощутимые удары.

Так, в ночь с 21 на 22 июня 1941 г. не был потерян ни один корабль, ни один самолет морской авиации, не была взята врагом с моря ни одна база.

Уже на третий день военных действий, как уже говорилось выше, Дунайская флотилия высадила первый десант на территории противника — на правый берег Килийского гирла, авиация Балтийского и Черноморского флотов бомбардировала вражеские порты, а наши подводные лодки и авиация начали в акваториях противника активные минные постановки.

Все это опровергает утверждения некоторых современных историков, склонных лишь в черных красках описывать состояние наших Вооруженных сил, в частности Военно-морского флота, к началу Великой Отечественной войны.

В целом же в годы войны Военно-морской флот главным образом помогал сухопутным войскам, а также действовал по защите своих баз и коммуникаций, нарушению морских перевозок врага, осуществлявших высадку десантов, организовывал проводку союзных конвоев, осуществляющих поставки по ленд-лизу в северные и дальневосточные порты СССР.

Флот сформировал и передал фронтам 42 бригады морской пехоты. Северный флот в контакте с ВМС союзников обеспечивал внешние коммуникации, проводку конвоев, совместно с войсками 14-й армии вел бои на дальних подступах к Кольскому заливу и Мурманску, своими силами оборонял полуострова Средний и Рыбачий.

Балтийский флот участвовал в обороне Ленинграда, Лиепаи, Таллина, Моонзундских остров, полуострова Ханко, островов Выборгского залива, северного побережья Ладожского озера.

Черноморский флот совместно с сухопутными войсками оборонял Одесу, Севастополь, Новороссийск, Керчь, Северный Кавказ. Тихоокеанский флот и Амурская флотилия успешно содействовали войскам Дальневосточных фронтов на заключительном этапе войны при проведении наступательных операций против Японии.

Как отмечал английский историк Б. Тонстолл уже в 1942 г.: «В ходе нынешней войны морская стратегия России планировалась и осуществлялась весьма трезво; кроме того, она в гораздо большей степени содействовала успехам Красной Армии, чем это хорошо известно...»

В ходе войны советское военно-морское стратегическое планирование и оперативно-тактическое искусство постоянно совершенствовались. Так, план десанта в Новороссийский порт в сентябре 1943 г. был рассчитан по минутам и секундам, всесторонне обдумывалась каждая деталь. Всей операцией руководил командующий Северо-Кавказским фронтом генерал И. Е. Петров, который имел двух помощников: по сухопутной части — командующего 18-й армией генерал-лейтенанта К. Н. Леселидзе, а по морской — командующего Черноморским флотом вице-адмирала Л. А. Владимирского. За разработкой флотской части внимательно следил Главный морской штаб. В боях за Новороссийск участвовали разнообразные силы и средства армии и флота, причем действовали они согласованно и одновременно.

Освобождение Новороссийска имело «очень важное значение как в битве за Кавказ, так и в событиях на всем южном фланге советско-германского фронта». Накопленный в данной десантной операции положительный опыт был успешно применен во всех последующих высадках десантов на Северном, Балтийском и Тихоокеанском флотах.

Огромное внимание с первых дней войны на флотах уделялось изучению и освоению боевого опыта. Уже 9 августа 1941 г. нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в своем приказе требует «совершенствовать боевую подготовку в условиях военного времени».

В то же время война выявила много недостатков в подготовке флота, из-за чего он часто нес неоправданные потери, ибо многому пришлось учиться уже в ходе боевых действий ценой крови.

Вот, к примеру, система взглядов на оперативно-стратегическое применение Военно-морского флота. В первые дни Великой Отечественной войны Военно-морской флот вообще был лишен какого-либо управления со стороны руководства страны. Правительство оказалось недоступным для наркома ВМФ, а Генеральный штаб Вооруженных сил не успевал разбираться со всеми вопросами. «Приходилось действовать, — признавал позднее Н. Г. Кузнецов, — на свой страх и риск, если была удача, то все этим и кончалось, а если гибель корабля, как, например, лидера “Москва” (в 1941 г. — *И. К.*) при атаке Констанцы (Румыния. — *И. К.*), то вставал вопрос: кто разрешил проводить подобную операцию? Ибо по документам нарком ВМФ самостоятельно не мог принимать даже такие решения, а должен был доложить кому-то и получить “добро”. Таким образом, имела место недостаточная эффективность использования всех сил против врага».

Отсутствовал единый орган, который готовил бы все виды Вооруженных сил к войне и продумывал их использование. «Не было единого взгляда на доктрину ведения войны, — отмечал Н. Г. Кузнецов, — она, как нечто плохо осозаемое для нас, “скрывалась” в голове Сталина...» Отсюда не было и четко сформулированных задач флоту, не была определена и его роль в системе Вооруженных сил. А без этого нельзя было приступать к разработкам конкретных задач флотам. Все спорные вопросы взаимодействия различных видов Вооруженных сил (например оборона военно-морских баз, ведение десантных операций и т. д.) разрабатывались уже в ходе войны. В этом, т. е. в отсутствии организации как внутри наркоматов Вооруженных сил, так и между наркоматами, кроется основная причина наших неудач в начальный период Великой Отечественной войны.

Так, Военно-морской флот мог принять большее участие в сражениях на сухопутных направлениях. Например, в первые месяцы войны на Черноморский флот не было сильного нажима и он мог более целеустремленно использовать свои авиацию и корабли в помощь фронту. Но дать такое указание было некому. Ставка Верховного главнокомандования давала указания фронтам, не посоветовавшись с моряками. Иногда крупные совместные операции армии и флота проводились без достаточной подготовки и предварительной проработки в Главном штабе ВМФ (Феодосийская десантная операция в январе 1942 г., ряд операций под Ленинградом и др.), без достаточного материального обеспечения. В результате — большие потери.

Кроме того, не все предвоенные теоретические представления соответствовали тому, с чем флоту пришлось реально столкнуться в ходе боевых действий. Советская теория военно-морского искусства в предвоенный период рассматривала будущую войну на море как борьбу разнородных сил, в которой важную роль будут играть авиация и подводные лодки. Такой взгляд нашел отражение в комплекте оперативных документов, важнейшими из которых были временные «Наставление по ведению морских операций» 1940 г. и «Боевой устав Морских Сил РККА» 1937 г. В целом он оказался правильным. Однако возрастающее значение подводных лодок и авиации все же было недооценено.

Справедливости ради следует подчеркнуть, что и ВМС других стран, участвовавших во Второй мировой войне, перед ее началом уделяли самое пристальное внимание вопросам ведения боя соединениями крупных надводных кораблей, а не авиацией и подводными лодками. В реальности же подобные боевые столкновения оказались крайне редкими. Например, нашему флоту не пришлось провести ни одной операции по уничтожению флота противника в море. В то же время боевые повседневные действия легкими силами были недостаточно полно проработаны в НВМО-40 и БУМС-37, а в действительности они и были самыми массовыми.

Сложившиеся теоретические стереотипы отрицательно сказывались на практике. Так, в 1941 г., когда было решено нанести удар по Констанце (о чем уже упоминалось выше), эту задачу возложили на лидеры «Москва» и «Харьков», хотя проще ее было решить с помощью авиации. Кораблям же пришлось действовать в районе минных полей, подвергаясь ударам артиллерии и авиации. В итоге лидер «Москва» был потерян. Командование Черноморского флота злоупотребляло набеговыми операциями надводных кораблей и в последующем. В 1943 г., например, во время похода к побережью Крыма получил серьезные повреждения (лишился кормы) крейсер «Молотов». В 1943 г. в том же районе в течение нескольких часов мы потеряли лидер и два эсминца. Как видим, с одной стороны, в предвоенной теории признавалось возрастание роли авиации, и флот готовился к ее активному применению, а с другой — возможность эффективного применения противником своих ВВС против нашего флота явно недооценивалась.

Аналогичное положение складывалось и в отношении подводных лодок. Теоретически вопросы их применения были разработаны достаточно хорошо. В то же время вопросам противолодочной обороны теоретики уделяли внимания явно недостаточно. Были и другие проблемы. К примеру, материальная сторона подготовки флота к войне. Соответствовала ли она тому, с чем флоту пришлось столкнуться в ходе боевых действий? К началу Великой Отечественной войны Военно-морской флот СССР, о чем уже упоминалось ранее, по численности корабельного состава занимал пятое место в мире. Основу отечественного флота составляли корабли, тактико-технические характеристики которых находились на современном для тех лет уровне, а по некоторым параметрам и превосходили зарубежные показатели. Но при этом по своему составу флот оставался прибрежным. Лишь в 1936 г. Совет труда и обороны СССР принял решение о строительстве «Большого морского и океанского флота».

С учетом того, что цикл создания крупного корабля от начала проектирования до вступления в строй составляет 7—8 лет, ясно, что к началу Великой Отечественной войны эта программа оказалась невыполненной.

Само по себе решение о строительстве океанского флота было правильным, ибо наиболее вероятными противниками СССР в середине 30-х гг. считались первоклассные морские державы: на Западе — это Великобритания, а на Востоке — Япония. Тем более что легкие силы надводного флота и подводные лодки продолжали строиться в первую очередь, а тяжелые корабли должны были вводиться в строй к середине 40-х гг. Более того, вскоре после начала Второй мировой войны было принято решение о приостановке строительства большинства крупных кораблей. Все усилия были сосредоточены на строительстве легких судов. Тем не менее перипетии с предвоенными ко-

раблестроительными программами актуальны и сейчас, когда вновь возник вопрос о том, какой флот нужен России.

В предвоенные годы не удалось достичь сбалансированности сил флота, хотя такая задача и ставилась. Ощущалась острая нехватка тральщиков, сторожевых кораблей, отсутствовали десантные корабли. На Балтике, например, имелось всего 33 тральщика при потребности в 100—200 единиц. Крайне слабым был Северный флот. Необходимость его усиления была очевидна руководству ВМФ, оно планировалось, но задерживалось из-за незавершенности базового строительства. Базовое строительство в Прибалтийских республиках, вошедших в состав СССР в 1940 г., только разворачивалось. Возможности базирования сил Черноморского флота на порты Кавказского побережья оставались ограниченными. Более того, со стороны суши наши базы оставались почти неприкрытыми, артиллерия не обрабатывала стрельбу по наземным целям. Береговая оборона в целом была мало ориентирована на борьбу с сухопутным противником. Именно с этими проблемами она столкнулась в первые же недели и месяцы войны, особенно в Прибалтике и при обороне Одессы, Севастополя, Ленинграда. Слабым местом береговой обороны было и малое количество в ее составе морской пехоты — всего лишь одна бригада на Балтике. Между тем флот без берега существовать не может. К сожалению, и в настоящее время вопрос с развитием инфраструктуры флота остается большим.

Касаясь качественных характеристик флота, нужно отметить несовершенство средств наблюдения и связи, гидроакустики (лишь в ходе войны на вооружение стали поступать гидролокаторы). Устаревшим было противоминное оружие кораблей (впрочем, слабость корабельных средств ПВО перед войной была общим недостатком флотов всех стран мира и усиление зенитного вооружения кораблей происходило на протяжении всей Второй мировой войны). Развернуть же в СССР производство даже малокалиберных зенитных автоматов, принятых на вооружение в 1940 г., в условиях войны оказалось сложно из-за перегрузки промышленности армейскими заказами. Универсальных же артустановок к началу войны создать не успели.

Качественные показатели самолетного парка морской авиации были хуже, чем армейской. Машины новых типов составляли лишь 12,5 %, а новые истребители — лишь 4 %. Менее 20 % составляли ударные самолеты (бомбардировщики и торпедоносцы). Четверть самолетного парка состояла из гидросамолетов-разведчиков. Радиус действия самолетов не позволял кораблям иметь надежное прикрытие с воздуха на удалении более 70 миль от берега. Таким образом, в целом стояла проблема соответствия тактико-технических характеристик оружия и боевой техники различных родов сил флота поставленным задачам. Сказанное подтверждает старую истину — на флоте мелочей нет. Следует признать, что ряд тяжелых катастроф и происшествий

в послевоенный период вплоть до настоящего времени свидетельствует, что этот урок усвоен недостаточно.

Существенную роль в ходе войны играла подготовка личного состава к боевым действиям, соответствие ее требованиям войны. С началом Второй мировой войны значительно возросла интенсивность боевой подготовки на флотах. С 1940 г. нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов приказал проводить боевую подготовку на флотах круглогодично, без деления на периоды (по сезонам, как это было до этого) и в любой обстановке, а боевое обучение в наступившем году начинать исходя из достигнутого уровня в истекшем.

Так, общевфлотские маневры Черноморского флота в 1941 г. были проведены в июне и закончились всего за несколько дней до начала войны. Определенный боевой опыт личный состав Балтийского и Северного флотов получил в ходе войны с Финляндией 1939—1940 гг.

И все же боевой опыт немецкого флота значительно превосходил опытность советского флота в связи с тем, что к началу Великой Отечественной войны он уже два года вел интенсивные боевые действия в сложных условиях с использованием самых по тому времени современных средств борьбы. Но в целом, как показала война, развитие флота в предвоенное время шло правильным путем. Флот готовился к тому, что от него реально требовалось на войне. Слабым звеном командирского корпуса Военно-морского флота (с точки зрения его подготовленности к выполнению должностных обязанностей), как отмечал нарком ВМФ в декабре 1940 г. на совещании руководящего состава флотов в Москве, являлся высший руководящий состав.

Довольно высоким был уровень боевой подготовки морской артиллерии, хуже — зенитной артиллерии (корабельной и базовой). Во многом уступала требованиям времени тактическая подготовка наших подводников. Все эти недостатки в боевой подготовке пришлось устранять уже в ходе боевых действий.

Война внесла существенные коррективы в способы ведения боевых действий, представления об эффективности тех или иных видов оружия, о месте различных классов кораблей в вооруженной борьбе (подробную переоценку пришлось сделать и флотам других государств, участвовавших в войне. Поэтому это нельзя считать недостатком только нашего флота, нашей военно-морской теории).

Таким образом, Великая Отечественная война показала:

- Во-первых, насколько важно в мирное время вести скрупулезнейший анализ новых возможностей, которые вносят в способы вооруженной борьбы движение технического прогресса.

- Во-вторых, необходимость изучения опыта русско-японской 1904—1905 гг., Первой и Второй мировых войн, тенденций развития флотов ведущих

стран мира, системы их боевой подготовки, боевого опыта современных войн и военных конфликтов и на основе этого прогнозирование возможных вариантов использования флота в войне. Нам следует стремиться к непрерывному развитию и совершенствованию флота. Флот, говорили в своих мемуарах нарком ВМФ Адмирал Флота СССР Н. Г. Кузнецов и командующие действующими флотами, должен быть готов к войне постоянно.

- В-третьих, что флот, его корабельный состав и система базирования должны развиваться сбалансированно.

- В-четвертых, учитывая, что цикл создания современного корабля от начала проектирования до ввода его в строй составляет около 10 лет, корабли и оружие флота должны создаваться с большим заделом на будущее. Именно поэтому ныне в развитии флотов ведущих мировых держав прослеживается тенденция к уменьшению количества классов кораблей за счет их универсализации, унификации вооружения и технических средств. Это позволяет снизить затраты при проектировании, снижает эксплуатационные расходы, упрощает тыловое обеспечение и подготовку специалистов.

- В-пятых, состав сил и уровень боеготовности объединений и соединений флота должны позволять в любой момент провести их организованный перевод с мирного на военное положение.

За последние годы произошли существенные изменения в содержании военных доктрин ведущих стран Запада и материальной базы ведения войны на суше и море. Однако в России до сих пор нет четкой позиции по вопросу, какие должны быть армия и флот, к какой войне их готовить.

Судя по последним военным конфликтам США и НАТО против Югославии, Афганистана, Ливии и Ирака, главные усилия в вооруженном противоборстве объективно смещаются в воздушно-космическую сферу и на море. Можно с полным основанием утверждать, что воздушно-космическая морская ударная операция является сегодня основной формой достижения целей в локальной войне.

В России пока существуют научно-технический потенциал и материальная база для поэтапной подготовки к современной войне. Изучение опыта Великой Отечественной войны принесет пользу только в том случае, если реально учитывать современную военно-политическую обстановку в мире и способность России адекватно отвечать на возникающие или могущие возникнуть угрозы.

Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград

Ленинградская битва — одно из выдающихся событий Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., имевшее крупное политическое и стратегическое военное значение для Советского государства. Она оказала большое влияние на ход и исход вооруженной борьбы в войне в пользу Советского Союза.

Северо-западное (Ленинградское) стратегическое направление было одним из важнейших в гитлеровских планах блицкрига в войне против нашей страны. «Лишь после обеспечения этой неотложной задачи, которая должна завершиться захватом Ленинграда и Кронштадта, — говорилось в “Плане Барбаросса”, — следует продолжать наступательные операции по овладению важнейшим центром коммуникаций и оборонной промышленности — Москвой».

С захватом Ленинграда связывались надежды агрессора на уничтожение Балтийского флота. Немецкому флоту было рекомендовано избегать крупных морских операций, а главной «целью военных действий на Балтийском море было блокирование русского флота путем сильного минирования Финского залива».

Таким образом, Балтийский флот являлся органической составной частью сил, участвовавших в битве за Ленинград, которая длилась с 10 июля 1941 по 9 августа 1944 г. и представляла собой ряд взаимосвязанных оборонительных и наступательных операций советских войск на северо-западном стратегическом направлении с целью обороны г. Ленинграда и разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом.

Война застала Балтийский флот в начальной стадии развертывания сил в базах Прибалтики.

Вхождение в состав СССР государств Балтии (Эстонии, Латвии, Литвы) на правах союзных республик позволило в период с 1939 по 1941 г. значительно укрепить стратегические позиции не только через Финский залив, но и непосредственно из Риги, Любавы, Вентспилса.

В то же время положение Балтийского флота серьезно осложнялось тем, что Финляндия вступила в войну на стороне Германии и предоставила свою территорию для развертывания немецко-фашистских вооруженных сил. Так, перед началом войны против Советского Союза немцы получили ряд аэродромов в непосредственной близости от Ленинграда и военно-мор-

ские базы на северном побережье Финского залива. Из Германии в Хельсинки было перебазировано до 50 кораблей — минные заградители, сторожевые корабли, ряд других малых кораблей и катеров для постановки мин и действий совместно с финским флотом против наших морских коммуникаций. Более того, уже с 16 по 20 июня 1941 г. немецко-фашистский флот выставил минные заграждения на подходах к портам Мемель (Клайпеда), Пиллау (Балтийск), Кольберг (Колобжег), прикрыл минами свои сообщения в южной части Балтийского моря (Мемель — о. Эланд), выставил минные заграждения в устье Финского залива, у входа в Ирбенский пролив и Созловьян, западнее о. Найсаар, на фарватерах Ханко — Таллин — Кронштадт, перед Лиенапой и Вентспилсом. Всего было выставлено 1060 якорных неконтактных мин. Кроме того, в районе Лиенапой — Таллин было развернуто пять подводных лодок.

Балтийский флот к началу Великой Отечественной войны имел в своем составе два линкора, два крейсера, два лидера, 16 эсминцев, шесть сторожевых кораблей, 66 подводных лодок, 48 торпедных катеров, 33 тральщика, 656 самолетов, 424 орудия (от 72 до 406 мм) береговой обороны и 352 орудия ПВО. Составной частью флота в отличие от других флотов являлось наличие в его составе морской пехоты, а также не только стационарной, но и железнодорожной береговой артиллерии, сыгравшей важную роль в битве за Ленинград.

И все же Балтийский флот не в полной мере отвечал реальной обстановке и задачам, которые возникли перед ним в ходе войны. Это являлось просчетом политического руководства страны в оценке характера войны на суше и на море, противников и союзников, в постановке задач и формах их решения, недостатком в разработке военной и военно-морской теории.

Уже в первые часы Великой Отечественной войны Балтийскому флоту недоставало тральщиков, охотников за подводными лодками, сторожевых кораблей. На флоте отсутствовали тралы для борьбы с неконтактными минами, десантные корабли специальной постройки. Флот не располагал нужным количеством неконтактных мин, необходимыми силами и средствами ПВО, в первую очередь для прикрытия баз флота. Отсюда и неоправданные потери флота (на минах флот потерял 49 % боевых кораблей по отношению к общим потерям), и большие затруднения, которые испытывал наш флот в борьбе с немецкими минами. Недостаточное зенитное вооружение было и на кораблях флота. Большое влияние на боевое применение сил флота оказало изменение общей обстановки на советско-германском фронте и в первые же дни войны (уже за первые 18 дней войны советские войска отступили на глубину до 450 км; почти вся Прибалтика оказалась

оккупированной), что привело к ухудшению базирования сил флота, к длительной блокаде надводной части Финского залива, тяжелым потерям морской авиации в первый период войны.

Негативно сказалось и то, что восточная часть Балтики замерзала в зимнее время, у противника вплоть до 1943 г. было значительное превосходство в авиации. Он широко использовал минное оружие. В результате потери наших кораблей и судов на Балтике от авиации противника составили 26 % от общего числа потерь кораблей и судов. И все же в первый период войны авиация флота совершила около 25 тыс. самолето-вылетов, в том числе с о. Эзель был совершен ряд налетов наших бомбардировщиков на Берлин.

Упорная оборона Ленинграда силами флота даже в этот самый трудный период войны способствовала замедлению темпов продвижения противника на приморском направлении, что имело стратегическое значение, так как непосредственно влияло на срыв планов молниеносной войны (блицкрига) немецко-фашистского командования. Так, с первого дня войны силы флота принимали участие в героической обороне баз на пути к Ленинграду, Либапе, Риги, Моонзундских островов, Таллина, Ханко. В результате, например, 124-дневной обороны Моонзундского архипелага (с 7 сентября по 22 октября 1941 г.) и действий флота в Рижском заливе фашисты потеряли более 25 тыс. человек, 20 кораблей и судов. За время 165-дневной героической обороны Ханко противник потерял 50 тыс. человек, 53 самолета, 100 судов и катеров.

В октябре—ноябре 1941 г. важнейшей задачей флота стала перегруппировка 8-й армии с Ораниенбаумского плацдарма под Ленинградом на правый берег Невы, на направление главного удара немцев. Было перевезено 38 тыс. бойцов, 1700 автомашин, 309 орудий и других грузов. По приказу Ставки Верховного главнокомандования в конце 1941 г. было эвакуировано из Таллина, Ханко, Моонзундского архипелага и с северного побережья Ладоги в Ленинград 170 тыс. человек с техникой и вооружением, которые влились в число защитников Ленинграда. Кроме того, из Таллина в Кронштадт путь в 180 миль через минные поля и налеты авиации героически прошли корабли и суда флота (из 128 кораблей, катеров и 54 судов погибло 15 кораблей, 22 транспорта, 12 вспомогательных судов и 12 тысяч военнослужащих).

Корабли и части флота принимали в дальнейшем непосредственное участие в боевых действиях на ближних подступах к Ленинграду и в его обороне в период блокады. Основной его задачей являлась активная оборона подступов к Ленинграду со стороны моря и недопущение обхода морским путем флангов Красной армии на южном и северном берегах Финского залива. Кроме того, флот оказывал содействие войскам фронта непосредственно

на поле боя: участвовал в противовоздушной обороне города; обеспечивал воинские и эвакуационные перевозки на Ладожском озере и в Финском заливе; оказывал помощь в тыловом и техническом обеспечении сил фронта, а также предприятиям и населению Ленинграда; наносил удары по морским коммуникациям противника в Балтийском море.

Существенную помощь нашим войскам в ведении оборонительных (а затем и наступательных) операций в течение Ленинградской битвы оказали сформированные по решению наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова озерные флотилии на Чудском, Ладожском, Онежском и Ильменском озерах.

Надежными средствами морской обороны, которые использовало командование флота, были мины. Так, в районе островов Гогланд и Сескар было поставлено 42 минных заграждения, включавших 5657 мин и 1480 минных защитников, что предотвратило прорыв кораблей и подводных лодок противника. Для защиты от проникновения врага в зимний период по льду фугасы из морских мин устанавливались прямо на льду в Невской губе, а по всей прибрежной зоне было организовано патрулирование подвижных отрядов.

Благодаря надежной обороне Ленинграда с моря немецкий флот не предпринимал активных попыток штурма города с этой стороны и основные усилия Балтийского флота были сосредоточены на решении других задач: содействию сухопутным войскам фронта при обороне Ленинграда, высадке десантов (80 % из них были успешными, хотя имели место и серьезные неудачи; так, стрелнинский и петергофский десанты под Ленинградом в октябре 1941 г. были разгромлены), выделении своих частей для боевых действий на суше и т. д.

Уже с сентября 1941 г. артиллерия и авиация в обороне Ленинграда действовали по единому плану. Для борьбы с артиллерийскими батареями немцев, регулярно обстреливавшими город, начал применяться метод контрбатареиной борьбы. В результате уже в 1942 г. немцы смогли обстреливать Ленинград только из дальнобойных орудий. На нее приходилось от 50 до 80 % всех стрельб морской артиллерии. В составе морских бригад, полков, батальонов и батарей в боях под Красным Селом, у Пулковских высот, на Ораниенбаумском плацдарме, под Шлиссельбургом и в других местах сражений участвовало свыше 125 тыс. моряков.

В то же время осенью 1941 г., на случай возможного прорыва фашистов, специальным распоряжением наркома ВМФ в концевые отсеки надводных кораблей и подводных лодок были введены глубинные бомбы. Более того, в этот тяжелейший период войны У. Черчилль даже предложил И. В. Сталину в случае потери Балтфлота восстановить его за счет флота ее величества, на что Сталин ответил: «Мы не собираемся отдавать флот немцам или же топить свои корабли».

Уже в 1942 г. Балтийскому флоту Ставкой ВГК наряду с комплексом задач содействия войскам Ленинградского фронта были поставлены задачи: наносить максимальный урон перевозкам врага на Балтике и в Финском заливе, вести борьбу за расширение операционной зоны для ведения активных операций и боевых действий, надежно прикрыть свои морские коммуникации.

Хотя, например, задача прорыва лодок в открытое море была весьма сложной. Из осажденного Ленинграда под огнем немцев надо было перейти в Кронштадт, затем форсировать Гогландский и Нарген-Порккалаудский противолодочные рубежи, где враг к 1942 г. выставил сплошные сетевые заграждения, а также 12874 ударных, антенных и магнитных мин. На этих рубежах было до 150 кораблей и катеров немцев и финнов, а также авиация. Так, ПЛ «С-9» за один поход 74 раза пересекла линии мин, семь раз коснулась в подводном положении бортом минрепа...

Вот что писал о героизме подводников выпускник ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского, а в годы войны — командир БЧ-5 ПЛ «С-7», впоследствии — флагмех бригады ПЛ КБФ В. Е. Корж в своей книге «Запас прочности» (Воениздат, 1966. С. 2): «Из осажденного Ленинграда подводная лодка прорывается на Запад. Путь ее долог и труден — под бомбежками и обстрелами, через минные поля и сетевые заграждения, сквозь завесы корабельных дозоров.

От близких взрывов выходят из строя приборы и механизмы, мнется и крошится сталь корпуса. В тесных отсеках вспыхивают пожары, с оглушительным свистом хлещет из пробоин вода.

Сдаёт металл, хотя подводные корабли строятся из лучшей стали. У металла не хватает запаса прочности. А люди выносят все. Они гасят пожары, заделывают пробоины, заставляют работать поврежденные механизмы. И грозный корабль выходит в открытое море, наступает и топит врага».

За войну 37 экипажей лодок не вернулось на базу... В трудных условиях подводники выполнили 239 торпедных атак, израсходовали 479 торпед. Кроме того, ими было выставлено 278 мин, от взрывов которых пошло на дно 20 транспортов и 16 кораблей. Артиллерийским огнем подводники смогли уничтожить семь транспортов и два катера (в неравном бою). Героями Советского Союза стали балтийцы В. Гуманенко, В. Жильцов, И. Иванов, В. Кусков и другие, морские летчики Е. Преображенский, А. Антоненко, П. Бринько, Н. Степанян и другие.

В ходе битвы за Ленинград балтийцы провели 723 своих конвоя, на 2213 судах этих конвоев было перевезено 300 тыс. чел. и 5 тыс. т военной техники, боеприпасов и других грузов.

И еще. Даже отражая ожесточенные атаки врага в блокадном Ленинграде, Балтийский флот в ноябре 1941 г. направил для защиты Москвы отборный отряд в 700 человек с двадцатью 130-мм и 152-мм орудиями...

В целом, в 1941—1944 гг. силы Балтийского флота принимали активное участие в битве за Ленинград, включавшей:

- Ленинградскую оборонительную операцию (1 июля 1941—27 января 1944 г.);
- операции «Нева-1» и «Нева-2»;
- операцию «Искра» по прорыву блокады Ленинграда (12—30 января 1943 г.);
- Ленинградско-Новгородскую операцию по снятию блокады Ленинграда (14 января — 1 марта 1944 г.);
- Выборгско-Петрозаводскую операцию (10 июня — 9 августа 1944 г.) — последнюю в битве за Ленинград.

Силами Балтийского флота было потоплено 624 транспорта, 581 боевой и вспомогательный корабль противника. На Балтике гитлеровцы потеряли около 50 % транспортного тоннажа в ходе войны с СССР.

Но и потери Балтийского флота были велики. Он потерял 15 эсминцев, 45 подводных лодок, пять сторожевых катеров и т. д. Если, по официальным данным, потери армии и флота в битве за Ленинград составили 1,4 млн чел., то Балтфлот потерял 40 240 человек. Такова цена этой победы.

Если в ходе Великой Отечественной войны 1944 г. явился для нашей страны годом решающих побед, то первой из них по праву является победа в Ленинградской битве. И заслуги Балтийского флота в ней несомненны.

В годы Великой Отечественной войны Балтийский флот в системе обороны морского побережья применял разнородные группировки войск и сил под единым командованием в форме укрепленных районов (Таллин, Моонзундский архипелаг), передового рубежа обороны Финского залива (Ханко — Хийумаа), морских оборонительных районов (Кронштадтский, Юго-Западный) для решения оперативных и оперативно-стратегических задач на суше, море и в воздухе, в оборонительных и наступательных операциях фронтов на приморских направлениях. При этом новые формы и способы применения разнородных (и частично разнородных) группировок войск и сил флота формировались в экстремальных условиях (в ходе войны, что сказывалось на своевременности их построения и соответственно на эффективности создаваемых систем).

Опыт Великой Отечественной войны позволяет сделать вывод о том, что для успешного решения задач обороны морского побережья на Балтике (и не только) должны соблюдаться основные условия, при которых:

- ведущая роль в обороне морского побережья должна отводиться флоту (единственному виду Вооруженных сил, способному решать боевые задачи во всех средах на суше, в воздухе, над и под водой);

- группировки войск (сил), привлекаемые к решению задач обороны побережья, должны быть под единым командованием, как правило морского начальника;

- в обороне морского побережья (в зависимости от его размаха) должны сочетаться системы укрепленных (тактическая зона обороны) и оборонительных (оперативная зона обороны) районов, предусматривающих согласованные усилия разнородных группировок. Такая система должна создаваться заблаговременно, уже в мирное время, с учетом возможной территориальной изолированности района в военное время.

На защите Ленинградских рубежей (июнь–август 1941 г.)

«Субботный день 21 июня 1941 г. был в Высшем военно-морском инженерном училище имени Ф. Э. Дзержинского (ВВМИУ) обычным рабочим днем: шли учебные занятия, часть курсантов готовилась к отъезду на Чудское озеро и Северный флот на практику, 5-й курс — к государственным экзаменам. Вечером курсанты ушли в увольнение. У каждого были свои мирные планы, мечты...

Наступило 22 июня 1941 г. В 9:00 курсанты 4-го курса, отправлявшиеся на Северный флот, выстроились на Западном дворе Адмиралтейства. К полудню была подготовлена группа курсантов 1-го курса, которая должна была отправиться в дивизион учебных кораблей, расположенный на Чудском озере. Ярко светило солнце, играя своими лучами на золотом шпиле Адмиралтейства. Двор был полон курсантов...

Но в полдень радостная атмосфера была оборвана... По радио прозвучало тревожное: “Война...” Молча стояли курсанты и офицеры у репродукторов, слушая выступление главы советского правительства о вероломном нападении фашистской Германии на нашу страну.

Сразу же на факультетах были проведены короткие митинги, выпущены боевые листки и специальные номера стенных газет. Гнев и возмущение пронизывали страстные речи ораторов. Выступая от имени курсантов 5-го курса кораблестроительного факультета, курсант Хохлов дал слово досрочно закончить дипломный проект и быть готовым к уходу на боевые корабли.

Мичман Е. Федосеев заявил, что паросиловики считают для себя величайшей честью быстрее принять участие в боевых походах против гитлеровских захватчиков.

На митинге личного состава в клубе училища выступили комиссар и начальник политотдела бригадный комиссар А. А. Матушкин и представитель политуправления КБФ Селезнев, в недавнем прошлом (1936 г.) матрос-подводник, награжденный в числе отличников боевой и политической подготовки орденом Ленина. Их речи, как и выступления курсантов, “дышали гневом и призывами к разгрому врага, посягнувшего на священные рубежи нашей Родины”.

Но вот слово предоставили контр-адмиралу профессору Н. А. Кочкину, “патриарху” училища, олицетворению его традиций. Он обладал характерной

внешностью — ниже среднего, скорее малого роста, с большой, почти лысой головой и лицом, украшенным пышными седыми усами. Н. А. Кочкин подходит к трибуне. По всему видно, что его охватило большое внутреннее волнение, с которым он справиться не смог, и произносит всего одну фразу:

— Дети мои, не допустим злейшего врага к столице нашей Родины — Москве!

После чего сошел с трибуны, и на этом митинг объявили закрытым.

То, о чем сказал профессор Кочкин, явно расходилось со всем, чему учили курсантов, во что они непоколебимо верили... Некоторые не исключали тяжелых последствий для профессора в связи с его “паникерским” выступлением... К счастью, все закончилось для контр-адмирала Кочкина без последствий. Надо полагать, что старшие начальники-руководители были людьми порядочными, опытными. Наверное, видели дальше молодых, горячих, но неопытных курсантов», — вспоминал позднее капитан 1-го ранга Л. П. Поспелов, бывший в то время курсантом 1-го курса.

Уже в первые часы после сообщения о начале войны командование училища получило от курсантов только 5-го курса более 100 рапортов с просьбой отправить их на борьбу с оккупантами.

В этот же день в соответствии с приказом наркома Военно-морского флота училище было переведено на режим военного времени. Все курсанты получили оружие. К вечеру 22 июня здание Адмиралтейства было затемнено, для его охраны были выставлены внутренние и внешние караулы, на крыше установлены зенитные пулеметы, на всех факультетах выделены аварийные партии по воздушной и пожарной тревогам, приняты меры по подготовке к досрочному выпуску. Учебный отдел корректирует мобилизационные планы по ускоренному обучению, разработанные еще в 1939—1940 гг. во время войны с Финляндией.

23 июня 85 курсантов 1-го курса — паросиловики, электрики, корабельщики — уехали на практику в г. Тарту. Уже через два дня после прибытия туда два взвода курсантов участвовали вместе с пограничными частями в прочесывании леса в 30—40 км от города, куда был сброшен вражеский парашютный десант...

24 июня весь личный состав 2—4-го курсов был приведен в состояние полной боевой готовности. Началось рытье окопов в саду перед зданием Адмиралтейства.

26 июня состоялся выпуск молодых офицеров без защиты дипломных проектов, с выдачей свидетельств. В приказе начальника училища говорилось: «Сегодня... училище... выпускает для нашего... флота большой отряд командиров-моряков инженерной специальности. Этот выпуск необычный. Он проходит в условиях, когда уже 5 дней наш героический свободолюбивый

вый народ ведет священную Отечественную войну... Выражаю уверенность в том, что выпускники... будут свято хранить славные традиции нашего училища и будут верны им до конца».

На следующий день выпускники разъехались по флотам, где уже шли боевые действия.

Всего было выпущено 426 человек: 166 дизелистов, 163 паросиловика, 40 электриков, 32 корабела. Кроме того, в июле 1941 г. с курсов подготовки начсостава было выпущено 9 человек, а в августе — 66 человек с курсов ускоренной подготовки инженеров-механиков флота. Было также выпущено 25 человек с факультета береговой обороны.

С 25 июня на 1–4-м курсах начались занятия по программам военного времени.

В конце июня по решению наркома ВМФ из курсантов военно-морских учебных заведений была создана отдельная морская стрелковая бригада (командир — контр-адмирал С. С. Рамишвили). В состав бригады вошел и батальон курсантов 2–3-го курсов и параллельных классов Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского (командир — полковник И. Н. Алексеев). 3 июля бригада, переодетая в армейскую форму, ушла на фронт и заняла оборону на рубеже Котлы — Копорье — Гостилицы — Дятлицы — Петергоф. Ее главная задача состояла в том, чтобы надежно охранять занимаемый рубеж и в случае появления фашистских парашютистов и диверсантов уничтожить их. Отношение к решению поставленных задач у курсантов было очень серьезным. На этой почве произошел даже трагический случай. Курсант Легран заснул, стоя на посту в боевом карауле и, испугавшись ответственности, застрелился.

15 июля батальону было приказано занять район д. Семейская, к югу от Копорской губы: 1-я рота (командир — майор Шевколович) расположилась в д. Монастырки; 2-я рота (командир — капитан Лобанов) — в д. Головкино; 3-я рота (командир — старший лейтенант Зубков) — в д. Нежново. Задача та же — несение патрульной службы. В один из дней патрулирования курсанты пулеметного отделения (командир — главный старшина Самойлов) выследили и задержали местного учителя, который днем передавал фашистам световые сигналы.

В конце июля курсанты параллельных классов, а также 2–3-го курсов вернулись в Ленинград. Вместо них на фронт были направлены курсанты нового набора, находившиеся в то время на сборах в лагере училища на острове Вольном.

Лагерь был организован в соответствии с приказом начальника училища № 543 от 13 июля 1941 г. Занятия с курсантами нового набора проводились по специальной программе (в соответствии с приказом начальника

училища № 607 от 2 августа 1941 г.) и были закончены 10 сентября 1941 г. (приказ начальника училища № 662).

Отбирали в истребительный батальон главным образом по росту. Младшими командирами назначали бывших военнослужащих и окончивших Бакинскую и Одесскую спецшколы. Курсанты были переодеты в сухопутную форму. Из морской формы были оставлены только тельняшки, ремни и бушлаты. Вместо шинельной скатки курсанты имели скатку из одеяла, внутрь которой был вложен бушлат.

По прибытии в начале августа на рубеж, где-то севернее Кингисеппа, одну часть курсантов, имевших водительские права, определили шоферами на автомашины, а другую — в специальное минометное подразделение.

В связи с угрозой прорыва немецко-фашистских захватчиков в район Кингисеппа — Веймарна была переброшена и вся 2-я морская отдельная бригада (командир — полковник Денисевич), которой с августа был подчинен в оперативном отношении батальон курсантов училища.

Курсанты охотно шли в батальон. Так, курсант 1-го курса В. Островский первоначально не был взят в истребительный батальон из-за малого роста. Но затем по его настоятельной просьбе капитан 2-го ранга К. В. Радько, формировавший батальон, зачислил его и назначил командиром отделения в 3-ю роту. Впоследствии курсант Островский оправдал доверие, проявив незаурядное мужество и отличные боевые качества. В бою у д. Большое Рудилово 26 августа он, получив 15 ран от пуль и осколков мин, не ушел с боевой позиции, а хладнокровно расстреливал немцев, подпуская их на близкое расстояние.

В начале июля учебный дивизион училища на Чудском озере был преобразован в военную флотилию. В нее входили винтовые канонерские лодки с бронированными рубками «Исса» и «Эмба», канонерская лодка «Тарту», колесные пароходы «Нарва» и «Плюсса», госпитальное судно «Нептун», корабль связи, несколько катеров и буксиров, привлеченных из озерного пароходства, а также 427 человек личного состава, в основном курсантов-дзержинцев. Командующим флотилией был назначен начальник кафедры военно-морских дисциплин капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов. Наряду с изучением военно-морского дела первокурсники, находящиеся на кораблях Чудской военной флотилии, держали первый боевой экзамен: они принимали участие в уничтожении вражеских диверсантов.

В связи с наступлением фашистских войск на псковском направлении перед флотилией была поставлена задача: поддержать огнем приозерный фланг наших войск. Нужно было в кратчайший срок доставить туда орудия и установить их на корабли. Эта важная задача была возложена на полкового комиссара А. Т. Караваева, заместителя начальника кораблестроитель-

ного факультета по политической части. Была сформирована специальная автоколонна из 18 автомашин для переброски орудий.

10 июля автоколонна, потеряв в пути в результате налетов фашистской авиации пять машин, но сохранив все пушки, прибыла в Гдов, куда к тому времени перебазировалась флотилия. Сорокапятимиллиметровые орудия, привезенные из Ленинграда, установили на канонерских лодках «Нарова», «Эмба», «Тарту», «Исса», брандвахтенном корабле «Плюсса». Кроме того, на «Иссе» были установлены два 76-мм орудия, снятые с крейсера «Аврора». В их установке принимали участие и курсанты, включенные в состав экипажей кораблей и выполнявшие обязанности артиллеристов, пулеметчиков, сигнальщиков, трюмных машинистов, электриков, кочегаров. Флотилия получила также пополнение с пароходов, буксиров, катеров, мотоботов и барж, собранных на Чудском, Псковском, Теплом озерах и р. Эмба.

Из тех курсантов, которые не попали на корабли, был сформирован отряд морской пехоты, а его командиром назначен младший лейтенант Е. Д. Поздеев, военкомом — батальонный комиссар Я. И. Поляков, бывший заместитель начальника отдела материального обеспечения училища.

15 июля отряд курсантов был поднят по боевой тревоге и переброшен в район д. Чернево. В течение двух дней курсанты строили оборонительные сооружения на пути продвижения гитлеровцев. К вечеру 17 июля появились первые подразделения фашистских войск. Завязался жаркий бой. Курсанты проявили высокие мужество и стойкость. Одну за другой отражали они атаки гитлеровцев и неоднократно сами переходили в контратаки. Дважды был ранен комиссар отряда Я. И. Поляков, но не покинул поле боя.

Только после третьего ранения его отправили в тыл, поручив его обязанности секретарю партийной организации отряда курсанту Подгорману.

Схватка с неприятелем длилась весь день. Курсанты сумели удержать свои позиции. Однако на другом участке гитлеровцы обошли озеро и приблизились к Гдову, начав артиллерийский обстрел города и порта. Многократное превосходство в технике и людях решило исход сражения за Гдов. Темной ночью 18 июля корабли Чудской флотилии бесшумно вошли в порт и из-под самого носа врага увели на буксире баржи с курсантами отряда и частями 118-й стрелковой дивизии 8-й армии, сумевшими прорваться к Гдову. В Васка-Нарве (в истоках р. Наровы) подразделения 118-й дивизии были высажены на берег и направились в сторону Кингисеппа, а флотилия взяла курс на небольшой эстонский городок Муствеэ.

Выполняя в основном разведывательные задания, корабли флотилии обеспечивали армейскую группировку сведениями о противнике, делали рейды в тыл врага. Наиболее крупной операцией этого периода была высадка армейского десанта в районе Гдова.

Успешные действия кораблей Чудской флотилии вызывали беспокойство у гитлеровского командования. Фашисты решили уничтожить флотилию. Они перебросили на Чудское озеро по железной дороге свои катера. Одновременно начались налеты фашистской авиации на базу и корабли. Они продолжались в течение нескольких суток и привели к значительным потерям во флотилии. Только на одной «Иссе», например, из 48 человек экипажа в строю осталось 7 человек. Корабли получили серьезные повреждения. После боя флотилия перешла к устью реки Ранн-Пунгерн, где было решено затопить канонерские лодки, а личный состав списать в береговые части.

«Славной боевой эпопеей, — писала газета “Красная звезда” 17 января 1982 г., — стали действия Чудской военной флотилии, укомплектованной курсантами Высшего военно-морского инженерного ордена Ленина училища им. Ф. Э. Дзержинского. Они показали непревзойденные образцы военного мастерства, мужества и героизма, непреклонную волю к победе в годы Великой Отечественной войны».

Несмотря на то что флотилия лишилась основных боевых кораблей, с врагом продолжала сражаться группа катеров, которую возглавил курсант, главный старшина И. А. Гарбуз. В ночь на 13 августа катер, которым он командовал, во время высадки тактического десанта подвергся атаке четырех катеров противника. Во время боя И. А. Гарбуз получил тяжелое ранение в левую руку, но не покинул мостика и благополучно привел катер в базу. За мужество и отвагу, проявленные в бою, главный старшина И. А. Гарбуз одним из первых в училище был награжден орденом Красной Звезды.

Продолжал активные действия курсантский боевой отряд под командованием младшего лейтенанта Е. Д. Поздеева. Некоторое время он сражался в районе Ранн-Пунгерна, попал в окружение и лесными тропами в неимоверно тяжелых условиях вышел к своим, соединившись с остатками личного состава Чудской флотилии и отдельными группами из армейских частей, находившихся на Нарвском перешейке. 20 августа курсанты прибыли в Старый Петергоф, а затем — в Ленинград. Из окружения вышло 142 человека.

Упорные бои шли в августе в районе Кингисеппа — Веймарна, где оборонялись курсанты училища из состава 2-й морской отдельной бригады. Особенно мощную артиллерийскую подготовку гитлеровцы провели утром 22 августа, после чего стали наступать в направлении Котлы — Копорье. В течение целого дня курсанты при поддержке артиллерии бригады героически отражали яростные атаки гитлеровцев. С наступлением темноты из-за больших потерь в личном составе батальон курсантов пришлось вывести из боя.

В этих боях (под Калище, Кикерино, Котлами, Большим Рудилово, Нарвой, Кингисеппом, Веймарном, Копорьем) отличились курсанты 2-й роты под командованием младшего политрука М. И. Кондратьева. В одном из боев они не только отбили все атаки противника, но и, перейдя в контратаку, захватили противотанковое орудие, из которого открыли огонь по врагу.

Курсантский батальон понес большие потери. Смертью храбрых пали курсанты В. Л. Александров, А. Ф. Бурносков, В. Б. Бельский, В. Ф. Гришин, С. С. Горский, К. Г. Гусев, Н. Я. Драк, А. Я. Евдокимов, В. И. Егоров, А. И. Жеребцов, Н. И. Каменецкий и многие другие. Пропал без вести полковник И. Н. Алексеев. Во время боев под Нарвой, Кингисеппом и Веймарном были тяжело ранены курсанты И. М. Стецюра, Н. И. Плетухин, Ю. Вольфсон, Ю. Алексеев, В. Федоров и другие. Ряд курсантов, например Л. Д. Сирота, Н. И. Плетухин, Б. Громов и другие попали в плен. Часть из них погибли в гитлеровских застенках, некоторые сумели бежать и затем вновь служили в Вооруженных силах СССР, МВД, работали в народном хозяйстве страны. Так, необычно сложилась судьба Н. И. Плетухина. Находясь в окружении, он попал в плен, прошел через ад нескольких концентрационных лагерей, пережил голод и холод, побои и издевательства фашистов, но не нарушил присяги, не изменил Родине. Он несколько раз бежал из концлагерей, но снова попадал в руки врага. Наступление нашей армии заставило немцев эвакуировать военнопленных в глубокий тыл. В конце 1943 г. Плетухин оказался во Франции. Здесь гитлеровское командование использовало наших военнопленных для строительства на берегу Ла-Манша «Атлантического вала». В их число попал и Н. И. Плетухин. В апреле 1944 г. во время налета авиации наших союзников ему вместе с другими военнопленными удалось бежать. Вскоре Николай вместе со своими товарищами по плену попал в один из отрядов французского Сопротивления. Отряд совершал диверсии в тылу немецко-фашистских войск: разрушал телефонно-телеграфную связь, минировал железнодорожное полотно, устраивал засады, вел другие боевые действия. Вскоре отряд был разделен на две группы. Командиром одной из них, «За Родину», был назначен Н. И. Плетухин. Группа была интернациональной по составу и включала русских, поляков, французов, представителей других национальностей. Группа Плетухина действовала в районе Компьена, совершала налеты на небольшие немецкие гарнизоны, устраивала засады... После освобождения Франции в декабре 1944 г. Николай по поручению советского посольства занимался поиском, сбором и подготовкой к отъезду на Родину советских людей, оказавшихся в годы войны на чужбине. В те дни Н. И. Плетухин говорил себе: «Именно потому и спешу на Родину, что ей трудно и она вправе ждать моей помощи,

где только потребуется». И вот наступил час отъезда. «Я стоял на площади, — писал он позднее, вспоминая эти мгновения, — впереди темнел фасад ратуши Парижа. Ни одно из его окон не светилось, только парусник на бело-синей волне с выписанным на латыни девизом: “Волны бьют его, а он не тонет”. Воображение рисовало картину голубого, с легкими белыми облаками неба с золотым шпилем Адмиралтейства Ленинграда, увенчанном парусным корабликом... Два знаменитых парусника в жизни одного человека». Затем Н. И. Плетухин воевал в рядах Красной (Советской) армии. За мужество и отвагу, проявленные в боях, он был награжден орденом Славы III степени и многими медалями...

Так сражались курсанты училища с первых же недель войны.

За образцовое выполнение боевых задач Военный совет Ленинградского фронта объявил благодарность курсантской бригаде. Высокая оценка боевых действиям курсантов училища дана в книге «Великая Отечественная война Советского Союза 1941—1945 гг.». В ней говорится: «Самоотверженно дрались в районе Кингисеппа и Веймарна курсанты Высшего военно-морского инженерного училища имени Ф. Э. Дзержинского». Немногие военные учебные заведения были удостоены столь высокой оценки за свои боевые дела в первый период войны.

Вспоминая эти страницы начала битвы за Ленинград в год 70-летия победы советского народа в Великой Отечественной войне, мы не только отдаем дань памяти мужеству и героизму молодых воинов, курсантов-моряков, вставших на защиту Родины в самый тяжелый период войны, но и с верой и надеждой смотрим на современное молодое поколение, которое за прошедшие после Великой Отечественной войны десятилетия неоднократно подтверждало преемственность мужества, героизма, стойкости, патриотизма, подлинной любви к Родине и верности присяге.

В этом сила России, суть ее прошлого, настоящего и будущего.

Незабываемые годы

К августу 1941 г. обстановка на Ленинградском фронте значительно ухудшилась. Несмотря на огромные потери в живой силе и технике, немецко-фашистские войска продолжали теснить наши войска и рваться к Ленинграду. Его положение с каждым днем становилось все тяжелее. Над городом нависла угроза быть отрезанным от страны. 1 сентября врагом были захвачены Зеленогорск, Репино, Комарово... 4 сентября в Ленинграде разорвался первый фашистский снаряд. 6-го — первый массированный авианалет. Разрушены и подожжены десятки домов. 8 сентября — немцы в Шлиссельбурге. Перерезаны сухопутные связи с Большой землей... В связи с этим нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов принял решение о передислокации училища на восток, в г. Горький (ныне Нижний Новгород).

Перебазирование началось 15 августа. Этой сложной работой руководили начальник училища инженер-капитан 1-го ранга М. А. Крупский, его заместитель по учебной и научной работе инженер-контр-адмирал Л. И. Антонов, военком училища бригадный комиссар В. Н. Бородин, помощник начальника училища по строевой части — начальник строевого отдела капитан 2-го ранга К. В. Радько, начальник учебного отдела инженер-капитан 1-го ранга А. В. Яковлев. Огромную работу по организации и подготовке к переезду всего хозяйства училища, его личного состава и их семей проделал К. В. Радько. Даже в ночное время он вынужден был при участии начальников факультетов составлять суточное расписание, когда в течение одних суток менялись даты и часы отъезда училища.

Для эвакуации личного состава училища и семей военнослужащих был выделен железнодорожный эшелон. Для охраны по пути следования в его состав были включены две зенитные батареи. 15 августа железнодорожный состав отправился из Ленинграда. Вслед за ним 16 августа под командованием капитана 3-го ранга Е. Д. Алексеева по речной системе на трех баржах и учебных катерах были отправлены оборудование лабораторий и учебных кабинетов, библиотечные фонды, учебные пособия, вещевое и другое ценное имущество. А 17 августа из Ленинграда через Волховстрой, Тихвин и Череповец отправилась училищная автоколонна. В Череповце личный состав училища и семьи военнослужащих были перегружены на речной пассажирский теплоход, а автоколонна — на баржу и также отправлены по речной системе в Горький. 21 августа все три эшелона благополучно прибыли к месту назначения. Но предназначенное для училища здание в Горьком

не было освобождено, и тогда решили разместить его в поселке Правдинск Горьковской области. После прибытия в Правдинск управление училища, классы и лаборатории были размещены в здании местного Дома культуры, а все остальные подразделения — в других зданиях вблизи главного корпуса.

Спали курсанты первое время на сцене в большом зрительном зале Дома культуры на двухъярусных койках. Здесь же стояли и пирамиды с оружием, круглосуточно охраняемые дежурным дневальным. Многие преподаватели жили с семьями здесь же в Доме культуры, спали в коридорах, а часть из них — в освобожденных клубных комнатах по несколько семей в одной. Некоторые семьи отгораживались друг от друга простынями, повешенными на натянутые веревки. Особенности трудности возникали с туалетами, не рассчитанными на такое количество людей. Возле них в коридорах часто стояли приличные очереди. Питались ржаными сухарями, размоченными в кипятке, и шпротами. Сухари (прекрасного качества) можно было брать без ограничений из стоявших во дворе бумажных мешков. Шпроты выдавали с утра, первые дни по большой банке на человека, потом — по маленькой, а позже — по маленькой на двоих. Никаких занятий и серьезных работ, кроме обустройства, в первые дни не было... Через несколько дней пришла баржа с имуществом, после разгрузки которой жизнь приобрела более стройный порядок.

Приближалось начало учебного года. Чтобы его встретить во всеоружии, нужно было в считанные дни на новом месте развернуть всю учебно-материальную базу училища. В этой напряженнейшей работе помогали высочайшее чувство долга и ответственности всех офицеров, преподавателей, курсантов, рабочих и служащих училища, их энтузиазм и самоотверженность. Немалую роль играл и опыт тех, кто еще помнил период развертывания училища в Петрограде в 20-е гг., а также тот большой путь, который проделало училище в своем развитии за прошедшие десятилетия.

Собственными силами коллектива училища были отремонтированы спальные помещения, построена столовая, оборудованы классы, развернуты лаборатории и учебные кабинеты. Большая работа по организации учебного процесса была проведена учебным отделом. Все это позволило уже в сентябре начать занятия.

И все же условия были тяжелыми: не хватало помещений не только для минимального обеспечения учебного процесса, но и для жилья. Ограничена была подача электроэнергии, рабочий день длился 12–14 и даже 16 часов. Горячую пищу личному составу выдавали через день один раз в сутки. Правда, несмотря на поспешную эвакуацию из Ленинграда, при выполнении теоретических чертежей курсанты были вполне обеспечены и ватманом, и чертежными досками, и необходимыми для черчения принадлежностями.

5 сентября приказом начальника училища № 659 была назначена комиссия для проведения государственных экзаменов на 5-м курсе.

25 сентября в Правдинск прибыли оставшиеся в живых курсанты из состава Чудской военной флотилии и 2-й морской стрелковой бригады. Тяжелые испытания выпали на их долю. После прибытия с фронта в Ленинград курсанты несколько дней пробыли в Адмиралтействе, став свидетелями первых бомбежек Ленинграда и пожара на Бадаевских складах.

В январе 1942 г. в училище прибыла еще одна группа курсантов из Ленинграда. Многие из них, получив ранения в боях первых месяцев войны, прошли через госпитали, а затем были включены в гарнизон училища, оставшийся в Главном Адмиралтействе. Было их около 20 человек, вспоминал позднее один из них — тогда курсант 1-го курса Ю. В. Разумов. Курсанты участвовали в охране зданий Адмиралтейства, дежурили на крышах, боролись с пожарами и одновременно учились. Среди них кроме Ю. В. Разумова находились Н. А. Астратов, Н. А. Мантьев, М. Б. Барабаш, В. О. Островский, С. А. Дмитриев, Д. К. Майсурадзе, И. И. Пищик, Ю. М. Немиро, В. Н. Мотыжев, Ю. С. Вольфсон, П. П. Лановой, С. К. Коробов, А. И. Малис, В. М. Печурчик, И. Варюшенко, И. И. Космынин, В. Балихин, Е. С. Петров, В. И. Устинов, В. И. Уткин, А. В. Сичар и другие. В январе 1942 г. они под руководством старшего инженера-лейтенанта Е. И. Андреева пешком перебрались через Ладожское озеро и далее по железной дороге добрались до Правдинска.

25 сентября прибывший из Москвы представитель наркомата Военно-морского флота передал приказ наркома ВМФ № 0746 о прекращении всей учебы и подготовке училища к выступлению на фронт в полном составе.

Училище было реформировано в стрелковый полк 3-го батальонно-го состава (начальником штаба был назначен начальник учебного отдела С. В. Иванов, командирами батальонов — начальники факультетов). Учебные занятия были прекращены, и началась общевоинская подготовка по специальному расписанию и программам. Были получены минометы, взрывчатка, боезапас и другое вооружение.

«Все конспекты и учебники мы запаковали в ящики, — вспоминает Н. П. Муру, впоследствии много лет преподававший в родном училище, — закрыли классы и приступили к ежедневной ускоренной полевой подготовке. Нашими руководителями были проходившие реабилитацию после ранения фронтовые офицеры».

Начиная с октября каждую ночь были воздушные тревоги: немцы пролетали над Правдинском и бомбили Горький. Многим преподавателям пришлось переквалифицироваться.

Так, Я. И. Иванов вместо высшей математики стал преподавать военное инженерное дело, переучиваться приходилось и самим преподавателям.

Профессор А. Н. Патрашев, например, вместо преподавания гидравлики стал обучаться на командира пулеметного взвода, сформированного из вольнонаемных преподавателей. Помимо полевых занятий курсанты несли патрульную и гарнизонную службу, участвовали в строительстве аэродрома под Горьким.

Через 20 дней полевая подготовка завершилась большим двусторонним тактическим учением в районе сел Ванятино — Голопузово. 15 октября полк был готов к отправке на фронт.

За эти недели начальник училища М. А. Крупский неоднократно ездил в Москву, был на приеме у наркома ВМФ, докладывал ему обстановку и свои предложения по сохранению училища. В соответствии с решением наркома Н. Г. Кузнецова 8 ноября 1941 г. приказом начальника училища № 788 от 1 ноября полк был расформирован. Народным комиссаром Военно-морского флота было предписано провести досрочный выпуск на всех факультетах училища, присвоив курсантам 5-го курса воинское звание «инженер-лейтенант», курсантам 4-го курса — «младший инженер-лейтенант», а курсантам 1-го курса, прошедшим соответствующую военно-сухопутную подготовку, — звание «старшина 1-й статьи». Выпуск производился без защиты дипломного проекта курсантами 4-го и 5-го курсов.

Всего было выпущено около 450 человек, в том числе с параллельных классов и курсов ускоренной подготовки инженеров-механиков флота, а также 120 человек курсантов 1-го курса. В это время по решению ГКО от 18 октября в стране шло формирование 25 бригад морской пехоты. «Чтобы отобрать добровольцев, личный состав училища был построен по большому сбору. К курсантам обратился начальник училища, инженер-капитан 1-го ранга М. А. Крупский: “Товарищи! Положение под Москвой сложилось тяжелое. Фашисты рвутся к Волге. Окружили... Ленинград. Настал час и нашего испытания. Командование и политический отдел надеются, что среди вас найдутся патриоты, которые захотят отложить учебу и добровольно пойти на фронт...”

Начальник училища обвел взглядом весь строй. Лица курсантов были серьезны и полны решимости...

— Желающие записаться в морскую пехоту. Три шага вперед!

Все училище, как по команде, сделало три шага вперед и замерло.

— Спасибо, дорогие мои товарищи-дзержинцы! — с трудом сдерживая свое волнение, сказал М. А. Крупский. Все училище дружно ответило:

— Служим Советскому Союзу!»

3 ноября большая группа курсантов, офицеров постоянного состава и вновь произведенных офицеров-инженеров была направлена в распоряжение командующих военными округами и флотами для формирования воинских

частей, отправляемых на фронт, в том числе — в Сибирский, Северокавказский, Приволжский военные округа, на Тихоокеанский флот, в Сталинград, под Москву и т. д. Среди них курсанты Л. Н. Сергеев, Таубин, инженеры-лейтенанты А. К. Гречуха, А. П. Воронцов, В. В. Жуленев, К. А. Пустовалов, Ю. В. Рожанский, В. П. Рубцов, И. В. Рукавишников, В. Д. Болокадзе, Несифоров; младшие инженеры-лейтенанты С. М. Аллюров, К. К. Болотов, А. А. Бравиков, М. В. Голубков, Н. Герасимов, В. Венедиктов, Н. С. Долгополов, В. В. Жуков, И. П. Иванов, Я. С. Коваленко, Н. В. Капустин, Б. А. Коротаев, А. Н. Мазеркин, А. Н. Метлиноз, А. Д. Кружалов, П. (?) Комяков, Ф. Ф. Михайлов, И. С. Гурвич, Ю. В. Липатов, Д. Г. Новиков, И. Д. Николаенков, В. Г. Осипов, Л. (?) Одинцов, А. (?) Окрасинский, Н. (?) Подрезов, В. М. Руденко, А. П. Стариков, В. Г. Ставицкий, О. А. Андреев, А. К. Артюков, Н. А. Басманов, В. И. Бровкин, А. И. Булдаков, А. П. Воронов, А. Г. Гольдберг, М. Е. Дудышев, К. И. Дыманский, Л. С. Енютин, Я. С. Жевакин, И. И. Иванов, С. М. Зайцев, Г. Т. Кулинич, (?) Кирюшкин, (?) Кремер, (?) Пешкур, И. Ф. Левин, Г. Н. Мельников, М. В. Новак, Д. И. Негашев, А. И. Пастухов, В. Г. Субботин, С. С. Трошин, А. Ф. Барабанщиков, Л. А. Богданов, В. М. Ахутин, М. Е. Богданов, П. П. Воронков, В. Е. Голубев, Н. Н. Лазарев, А. И. Лазарев; старшина 1-й статьи А. А. Саркисов и другие.

Оставшиеся курсанты 1–3-го курсов 8 ноября вновь приступили к занятиям по программам и планам военного времени. По своему содержанию они соответствовали планам и программам мирного времени, но сроки прохождения учебных дисциплин были сокращены, исключены все виды отпусков и перерывы, а также отдельные виды практики. В то же время сильно ощущалась нехватка лабораторной базы, преподавателей.

С 20 ноября ежедневно высылали полевые караулы (по 25 человек), непрерывно подавали сигналы воздушной тревоги.

Тем не менее курсанты не только добросовестно учились, но и стремились внести посильный вклад в общее дело победы над врагом. С подъемом прошел в училище сбор средств на постройку танка «Курсант-дзержинец». 10 февраля 1942 г. танк был торжественно передан представителям танковой части. Училище по этому поводу было удостоено благодарственного письма Верховного главнокомандующего.

К этому времени правительство приняло решение сконцентрировать в условиях войны все высшие военно-морские учебные заведения в Баку. В соответствии с приказом начальника училища № 81 от 12 февраля 1942 г. началось новое перебазирование училища. Переезд занял 20 суток и проходил в условиях суровой зимы по железным дорогам, забитым военными эшелонами всех назначений и составами с эвакуируемыми предприятиями и людьми. Эвакуация осуществлялась двумя эшелонами, которые прибыли в Баку соответственно 1 и 3 марта.

Вот как вспоминает этот переезд курсант училища 1939—1944 гг., впоследствии начальник технического управления Краснознаменного Северного флота, а затем районный инженер (руководитель) военной приемки на строительстве подводных лодок в г. Горьком и заместитель главного конструктора атомной подводной лодки, инженер-капитан 1-го ранга в отставке И. А. Заводский: «...нас собрали и погрузили в пульмановские, оборудованные парами товарные вагоны. Ехали мы очень долго, больше стояли, чем ехали. Ехали какими-то захолустными местами. Глухие деревни попадались на пути. Около одной из них долго стояли. А до деревни 500—1000 м. Сходили в деревню. В одной избе, крытой соломой, мы увидели настоящую древнюю прялку, а за ней древнюю старушку. Электричества в деревне не было. Вот это была Русь в ее исконном виде». Были в пути и комичные моменты. Вот один из них: «В вагоне посередине, против дверей стояла буржуйка, мы ее топили, на ней варили завтраки и ужины. Обед варили организованно, на весь эшелон, в отдельном вагоне. Дежурили у буржуйки круглые сутки поочередно. В одно из моих дежурств и произошел трагикомический случай. На завтрак я должен был сварить эмалированное ведро киселя. Нас не очень баловали: на завтрак был кисель, кусок хлеба с пятнадцатью граммами масла и все... К семи часам утра завтрак должен быть готов. В 7:00 пробудка, подъем. 6:45 — кисель готов, сейчас буду будить братву. Снял с ведра крышку, посмотрел — все нормально, и вдруг... бух! Мимо моей головы в ведро с киселем с верхних нар (а они были в три яруса) летит ботинок яловый с сыромятными шнурками, киселем меня обрызгало слегка, ботинок лег на дно ведра! Несколько секунд замешательства... Огляделся вокруг: никто не шевелится, все спят. Еще раз огляделся вокруг, все тихо. Потихоньку палочкой вынимаю из ведра с киселем ботинок, выливаю оставшийся в ботинке кисель обратно в ведро, слегка протираю ботинок и под ближайšie нижние нары палочкой запикиваю его в самый дальний угол. Опять осматриваюсь: все тихо и спокойно и кисель не убыл. Решение пришло сразу: сначала накормлю, а потом скажу, что ели кисель из ботинка. Все идет чередом: пробудка, готовимся к завтраку. Хозяин ботинка с верхних нар кричит мне: “Иван, не видел случайно мой ботинок, никак не найду его на нарах”. “Нет, — отвечаю, — не видел. Слезай, потом найдешь”. Завтрак состоялся. Я дрожу от смеха, а смеяться нельзя. Через несколько минут после того, как крохи от завтрака улеглись в желудке курсантов, я хозяину ботинка и ребятам говорю: “Колька, полезай вон под те нары, в самом углу твой ботинок, он побывал в ведре с киселем, а вы все аппетитно этот кисель съели”. Что тут началось! Кто-то начал плевать, кто-то смеется до упаду, кто-то кричит: “Сейчас мы тебя, Иван, с поезда выбросим!” (а поезд-то идет), кто-то просто выругался и молчит. Через час

все улеглось, а через полдня весь эшелон знал, как Заводский накормил свой вагон киселем из бутылки.

Прибыв к месту назначения, мы оказались как бы в другом мире. Большой красивый город, в котором внешне вообще не было заметно влияния войны. Теплая ранняя весна с пробуждающейся зеленью. Забытые нами за долгий тяжкий путь чистота и порядок».

Компактно разместить училище в одном месте не удалось. Факультеты были разбросаны по городу. Разместились в четырех точках. Кораблестроительный и электротехнический факультеты, а также управление училища разместились в самом центре города в здании бывшего мореходного училища; паросилового факультет — в здании Азербайджанского промышленного института; дизельный факультет — в помещении бывшей школы, а старший курс паросилового факультета — в поселке Кишлы, на бывшей свиноферме.

К занятиям приступили 9 марта. Несмотря на двукратное перебазирование, училище функционировало вполне нормально. Не было ни битых стекол, ни ободранных классных досок, ни ломаных шкафов, столов и стульев. Организация учебного процесса и всей службы в училище была высокой. Второе полугодие продолжалось 15 недель, причем ежедневные занятия планировались по семичасовому графику. Заново началось развертывание лабораторий и кабинетов. Училище также получило возможность использовать паротехническую, физическую и химическую лаборатории Азербайджанского промышленного института, мастерские Бакинского судоремонтного завода. Правда, для того чтобы они могли хоть немного удовлетворять требованиям училища, их необходимо было значительно пополнить и дооборудовать. В некоторых случаях не хватало своих сил, и на первых порах приходилось привлекать лаборантский состав института.

В результате напряженной работы в короткий срок были оборудованы паротехническая, химическая, электротехническая лаборатории, лаборатория двигателей внутреннего сгорания, кабинеты военно-морских дисциплин, технологии металлов, основ марксизма-ленинизма, механики и иностранных языков. В то же время отсутствие помещений не позволяло развернуть кабинеты математики, гидравлики, проектирования, лабораторию живучести, учебные мастерские. Трудно было с тетрадями для курсантов, вообще не хватало бумаги.

Большую помощь преподавателям и лаборантам по приведению в порядок и дооборудованию лабораторий и кабинетов оказывали курсанты. Они активно производили монтаж, чистку и сборку машин и оборудования, работая в лабораториях и кабинетах по 18—20 часов, отдавая этому свой досуг и выходные дни.

Наблюдавшиеся в первые месяцы войны фронтовые настроения у некоторой части курсантов были в основном переключены на учебные. Каждый ясно осознавал, какая особая ответственность ложится на него в дни войны, понимал, что надо учиться как можно лучше.

5 мая 1942 г. газета «Дзержинец» опубликовала обращение одного из классов дизельного факультета ко всем курсантам с призывом совершенствовать свои знания в области военно-сухопутной подготовки, изучать оружие противника, улучшать стрелковую подготовку, организовать массовое обучение плаванию, гребному и парусному спорту. Этот призыв был поддержан всеми курсантами.

На занятиях преподаватели широко использовали первый опыт ведения боевых действий на море и на суше в ходе войны. Начальники кафедр и преподаватели начали ездить на действующие флоты. Так, в апреле–мае 1942 г. старейшие преподаватели училища А. В. Акимов, П. И. Заикин, В. А. Соколов и другие были откомандированы к флагманскому механику Черноморского флота для изучения материалов боевого опыта его электромеханической службы. Группа преподавателей выезжала в научные командировки в Военно-морскую академию, научно-исследовательские институты, конструкторские бюро. Это позволило им внести в учебные программы изменения, необходимые для привития будущим офицерам-инженерам флота практических навыков.

Хотя питание было не слишком обильным, пищу готовили хорошо и вкусно. «Молодым ребятам еды, конечно, не хватало. Всегда просили добавки... На кораблях в ряде случаев кормили сытнее... В курсантской столовой питались также... офицеры училища... поскольку с продовольствием в военное время было очень трудно. Ходил в эту столовую, в частности, престарелый преподаватель математики полковник И. С. Тер-Степанов. Полуслепой, в очках со стеклами необычайной толщины, он осторожно пробирался в столовую вдоль стен двора... Весной 1942 г. вернулся из блокадного Ленинграда капитан 2-го ранга Н. И. Евдосеев, занимавшийся там с начала войны мобилизационным переоборудованием гражданских судов. В его лице курсанты впервые увидели истощенного ленинградского дистрофика. Его отдельно кормили в столовой, полагаю, что без всяких норм...»

8 мая 1942 г. параллельные классы были переименованы в первый ускоренный курс. Курсантов и слушателей этого курса стали готовить не только для службы на кораблях флота, но и для борьбы с врагом на суше. Формируется также подготовительный курс, куда принимались юноши, окончившие 9 классов и намеревающиеся в дальнейшем учиться в училище.

В середине мая 1942 г. в училище возвратилась большая группа воспитанников, которая в 1941 г. была досрочно выпущена из училища и направ-

лена на сухопутный фронт, в ее состав входили: А. Д. Кружалов, В. (?) Данилов, Н. (?) Долгополов, В. (?) Руденко, Я. С. Коваленко, Е. (?) Запрягаев, С. (?) Алюров, В. (?) Ставицкий и другие. Уже опаленные войной, они были встречены в училище с большим подъемом. Их опыт участия в боях против немецко-фашистских захватчиков стал достоянием всего личного состава училища.

В 1942 г. большинство гражданских преподавателей училища были мобилизованы. Например, А. Н. Патрашеву было присвоено звание инженер-майора, М. А. Автухову — капитана, преподавателям физики (?) Дулетову, Н. (?) Потанину, (?) Румянцеву — звания лейтенантов и младших лейтенантов, (?) Кирееву — звание старшины 2-й статьи. Воинские звания получили также женщины-врачи. В то же время ощущалась нехватка постоянного состава, что вызывало значительные трудности в проведении учебного процесса. Значительно возросла средняя нагрузка на одного преподавателя.

Увольнений в училище не было с начала войны, но в Правдинске в них не было и особой надобности, так как переходы по поселку и без того были довольно свободными. В Баку обстановка была более строгой, но отсутствие увольнений в значительной степени компенсировалось частыми культ-походами в театры и на вечера танцев. Завязывались многочисленные знакомства в городе. Никакой межнациональной розни не было, хотя, правда, контакты чаще устанавливались с русскими и армянскими девушками, а не с азербайджанскими.

В июне в период летней экзаменационной сессии 1942 г. в училище в порядке профилактики всех поили бактериофагом. Антибиотиков тогда не было. Сильнейшим медикаментом считался сульфидин, но его можно было приобрести лишь за большие деньги только на черном рынке.

Практика 1942 г., состоявшаяся в августе—сентябре, впервые проходила на боевых кораблях в условиях военного времени. Это поставило перед училищем новые задачи. Целевая установка корабельной практики: научиться обслуживать корабельные механизмы и системы, обеспечивать их безаварийную и наиболее эффективную работу, изучить организацию корабельной службы и корабельный устав, дополнялась словами «в боевых условиях». Это не только видоизменяло условия проведения практики, но и являлось проверкой качества работы коллектива училища в годы войны.

Забегая вперед, следует подчеркнуть, что за годы Великой Отечественной войны курсанты училища провели на фронте и на боевых практиках на флотах в общей сложности 8 месяцев. Этого для некоторых оказалось достаточно, чтобы, к сожалению, навсегда остаться молодыми.

На лето 1942 г. курсанты были расписаны следующим образом: перешедшие на 2-й курс (набор 1941 г.) — на три плавучие зенитные батареи

Каспийской военной флотилии (курсанты были расписаны на боевых постах всех боевых частей кораблей; вначале они участвовали в охране Астраханского рейда, а затем — в перевозке войск и вооружений из Астрахани в Махачкалу для защиты Северного Кавказа); курсанты 3-го курса (набор 1940 г.) — на канонерские лодки Каспийской флотилии; курсанты 4-го курса (набор 1939 г.) — на надводные корабли и подводные лодки Черноморского флота. Курсанты на боевых кораблях и подводных лодках участвовали в походах и боевых операциях, исполняя соответственно должности дублеров машинистов, электриков, мотористов, трюмных, командиров отделений и старшин групп. Они достойно несли боевую вахту у машин, котлов и вспомогательных механизмов, принимали участие в борьбе за живучесть кораблей, устраняли боевые повреждения.

За свои ратные дела некоторые из них были удостоены правительственных наград: это младшие лейтенанты А. Д. Кружалов, Я. С. Коваленко; курсанты В. В. Арсентьев, (?) Зуев, Е. П. Сергеев, (?) Кацкевич, К. Л. Наркевич, М. Я. Хацинков и другие. Младший лейтенант Е. П. Запругаев и курсант Д. Е. Гольдман за героизм и мужество в одном из таких походов были награждены медалью «За отвагу»; курсанты В. Н. Иванов, Д. А. Авалян, Э. Г. Авалян и А. С. Кимнатный — медалью Ушакова, В. П. Пирчук — медалью Нахимова. Не все курсанты вернулись в училище. Геройски погибли в период практики А. М. Гавриш, А. В. Денисов, Е. И. Филоненко, М. И. Шорников и другие.

Часть курсантов 4-го курса кораблестроительного факультета проходила практику в г. Молотовске (в будущем Северодвинске), на крупнейшем в нашей стране судостроительном заводе. Руководителями практики были офицеры училища Н. И. Евдокимов, В. С. Городничев, Г. П. Попов (адъютант) и (?) Горбунов. Практика складывалась из непосредственной производственной работы на предприятии и изучения самого завода и кораблей, на основании которого курсанты составляли технический отчет. Много времени и внимания на первых порах курсанты уделяли изучению станочного парка корпусного цеха, а также подробному знакомству с корпусными конструкциями начатого постройкой линкора проекта 23 (типа «Советский Союз»), Они исполняли также обязанности производителей работ, принимали непосредственное участие в ремонте кораблей, исполняли обязанности корабельных инженеров, проводили доковые работы, проявив при этом хорошие организаторские способности и отличное знание специальности.

Летом 1942 г., несмотря на войну, был проведен новый набор в училище, значительная часть которого была из специальных морских школ. С ним и курсантами 1-го ускоренного курса на лагерном сборе в селении Бильгя была проведена специальная военно-сухопутная подготовка. Физподготовка всех видов, стрельбы, походы и тактические занятия на местности,

шлюпочные учения в прохладную погоду под веслами и парусами физически закаляли молодых курсантов, воспитали в них такие необходимые будущим морским офицерам качества характера, как смелость, решительность, сила воли, готовность к преодолению трудностей, военная смекалка.

Закончилась летняя практика. 1 октября 1942 г. начался новый учебный год, уже второй в период Великой Отечественной войны. Новые организационно-методические указания и программы обучения, личный опыт офицеров и курсантов, плававших на боевых надводных кораблях и подводных лодках, позволили повысить качество учебы. Значительно увеличилось количество часов для практических занятий. Они проводились на кораблях и в лабораториях Каспийской военной флотилии, в цехах судоремонтного завода «Парижская коммуна» и на Бакинской теплоэлектростанции.

16 октября в связи с угрозой прорыва немецко-фашистских войск на Северный Кавказ и захвата грозненских и бакинских нефтепромыслов на фронт был отправлен отдельный батальон моряков-автоматчиков, сформированный по указанию наркома ВМФ из курсантов пяти военно-морских училищ: ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского, Каспийского ВВМУ им. С. М. Кирова, ВВМУ им. М. В. Фрунзе, Ейского ВВАУ и Севастопольского училища береговой обороны. Первую роту (100 человек) составили курсанты ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. Командиром роты был назначен инженер-лейтенант К. Е. Иконописцев, командирами взводов — младший лейтенант Д. И. Фланцбаум, главные старшины И. (?) Васильев и А. (?) Чукмасов.

В многочисленных упорных сражениях дзержинцы во взаимодействии с другими подразделениями батальона и частями Красной армии выдержали ожесточенный натиск фашистских войск. Лишь за две недели боев курсантский батальон занес на свой боевой счет 174 подбитых и уничтоженных танка, 497 автомашин, шесть подожженных цистерн с горючим, 10 уничтоженных орудий с прислугой, 6 тягачей, 16 подорванных и уничтоженных станковых и ручных пулеметов, 2 подбитые бронемашины, 8 уничтоженных минометов и много убитых вражеских солдат и офицеров.

Особенно упорные бои развернулись у входа в Суарское ущелье вблизи селения Майрамадаг, расположенного в 12 км от Орджоникидзе. Они шли с 4 по 12 ноября, не затихая ни днем ни ночью, и отличались особой ожесточенностью. Воспользовавшись пересеченной местностью, враг подбирался к самой окраине села Майрамадаг. Там находились рубежи 34-й отдельной стрелковой бригады полковника А. В. Ворожинцева, сформированной из курсантов военно-морских училищ. «Более 10 дней, — говорится в 5-м томе «Истории Второй мировой войны. 1939—1945», — моряки героически отстаивали рубеж. Они не позволили противнику захватить Майрамадаг и проникнуть в Суарское ущелье».

Оборону там держала горстка отважных курсантов-дзержинцев: Н. В. Науменко, Ф. Т. Собко, А. Е. Шабшай, Г. А. Шакиров и другие, Разгорелся жаркий бой. Он продолжался целый день, но не дал результата. Утром фашистские войска вновь пошли в наступление. На этот раз — с танками. Завязался неравный бой.

В одну из критических минут боя, когда вражеские танки были почти у цели, старшина 2-й статьи Г. А. Шакиров решительно поднялся из своего окопчика и, прясась за островками бугорков, пополз навстречу приближавшемуся танку противника. После нескольких пулеметных очередей танк остановился и начал бить из орудия по окопавшимся дзержинцам. У Германа Шакирова была одна-единственная связка гранат. Он стремительно бросился к вражескому танку и уничтожил его.

В этом поединке с танком Г. А. Шакиров погиб. Но его подвиг явился вдохновляющим примером для молодых бойцов. Дорога для врага на Кавказ через Суарское ущелье оказалась закрытой на крепкий замок. Отважно сражались в Суарском ущелье и курсанты П. Т. Дорогань, Т. (?) Абрамов, И. С. Евсиков, В. П. Коваленко, Я. (?) Коротков, Ю. И. Краськов, А. (?) Максимов, И. (?) Перфильев, В. И. Сердюк, А. А. Чепыженко; младший лейтенант Д. И. Фланцбаум; главные старшины И. Н. Васильев, А. С. Чукмасов и другие.

Вместе с тем бои за Суарское ущелье привели к большим потерям. Смертью героев пали командиры роты инженер-лейтенант К. Е. Иконописцев, курсанты А. Е. Шабшай, С. (?) Белоногов, С. Э. Борщевский, Л. (?) Андреев, С. (?) Горубцов, Р. (?) Азизов, В. (?) Фомичев, Ф. Т. Собко, П. (?) Трофимов и другие. Бригада с боями прошла от Моздока до Тамани.

В начале 1943 г. командование училища и отличники учебы отправили в 34-ю морскую бригаду, где сражались питомцы училища, письмо. Они писали в нем: «На Вашу долю выпало великое право с оружием в руках защищать подступы к прекрасному... Кавказу. Мы не сомневаемся в том, что и в... 1943 г. Вы будете стойко и храбро... драться с ненавистными немецко-фашистскими ордами. Воспитанники... училища... уже не раз доказали на деле... свою преданность отчизне... Своими подвигами на фронте Вы подняли еще выше гордое знамя родного училища, Вы бьете немцев на полях войны, мы наносим им удары, одерживая победы на фронте учебы... Курсанты... глубоко осознают свой долг перед Родиной. Они мобилизуют все силы, чтобы еще глубже изучить военно-морскую технику, еще лучше познать свою будущую специальность. Курсанты Косачевский, Ведула, Соколов, Герасимов и Вольфберг за отличную учебу удостоены Сталинской стипендии. Курсанты Мурысев, Суевалов и другие награждены значком “Отличник ВМФ”. Курсанты Бабушкин, Рогальский, Любимов, Шокальский, Яковенцев, Калинин, Ровнер, Якобсон, Финкель, Сунцов, Кривошеков, Ильин, Мыльников

и сотни других товарищей учатся только на “хорошо” и “отлично”... Дух славных предков... кровь наших товарищей, пролитая на поле боя, зовут нас к полному разгрому врага... От всей души шлем вам свой боевой новогодний привет... Желаем Вам еще больших успехов в борьбе с заклятым врагом...»

Переписка между сражающимися воинами и курсантами, готовящимися к офицерской службе на флоте, способствовала поднятию качества учебы, вызывала у личного состава училища благородное стремление трудиться так же упорно, как сражаются фронтовики-дзержинцы. Более сотни писем пришло в училище со всех фронтов. В них рассказывалось о героизме воспитанников училища в боях с фашистами. В свою очередь, курсанты сообщали фронтовикам о жизни, успехах в учебе и службе.

В начале 1943 г. переписка курсантов училища с фронтовиками, рассказы о подвигах дзержинцев на фронтах Великой Отечественной войны были опубликованы в сборнике «Дзержинцы в боях за Родину». Одновременно были изданы сборник «Поэты-дзержинцы» и литературно-художественный альманах «Адмиралтейская игла». Они были составлены из стихотворений, статей, киносценариев, очерков, рассказов и писем членов литературного кружка училища — инженера-полковника Е. А. Лейхмана, капитана административной службы Б. (?) Томашевского, курсантов В. (?) Герасимова, М. (?) Кабакова, В. (?) Шермушенко, и курсантов-фронтовиков: старшего лейтенанта Ю. (?) Дербенева, инженера-лейтенанта Н. (?) Мареева, младшего лейтенанта В. (?) Коваленко, мичмана Е. (?) Матусевича, курсантов А. (?) Распутко, С. (?) Серебрякова, Ю. (?) Скороспелова и других.

В эти годы активно работала курсантская многотиражная газета «Дзержинец». На ее страницах систематически публиковались материалы о жизни курсантских подразделений, учебе курсантов, спортивной жизни в училище, по вопросам воинской дисциплины. В газете помещались статьи о традициях русского флота и училища, о боевом опыте в годы Великой Отечественной войны. На страницах газеты также публиковалась переписка курсантов с питомцами училища, находившимися на фронте. Заметное место в газете уделялось литературным публикациям, юмору. Например, в нескольких номерах газеты была помещена поэма курсанта-мичмана В. (?) Шермушенко «Мать»; в другом номере сразу две полосы были отведены материалам на тему «Хранить и множить традиции родного училища», а третья вышла под рубрикой «Они сражались за Родину», и в ней рассказывалось о подвигах дзержинцев в годы войны. На четвертой полосе были помещены стихотворение курсанта М. (?) Кабакова «Родному морю»; сообщение о наградах, полученных бывшими воспитанниками училища — инженером-капитаном 1-го ранга Левинсоном (он окончил кораблестроительный факультет в 1928 г.), инженером-капитаном-лейтенантом Кацем (паросиловиком);

старшим инженером-лейтенантом Земцовым (кораблестроителем) и паросиловиком старшим инженером-лейтенантом Христюком на Черноморском флоте; письмо капитану 2-го ранга К. В. Радько от бывшего курсанта А. (?) Смирнова с освобожденной чехословацкой земли. Передовая статья газеты, посвященная годовщине училища, ярко и образно раскрывала традиции училища как специального учебного заведения, блестяще подтвержденные в ходе войны. Первая и главная из них, писала газета, это верность своему офицерскому долгу, своей Родине, народу до последнего дыхания. Второй традицией являются крепкая воинская дисциплина и беспрекословное выполнение приказов своих командиров. Третья высокая морская традиция — исключительное мужество и стойкость, презрение к трудностям, опасностям и к самой смерти. Четвертая — это любовь к своему кораблю и искренняя забота о нем. Пятая морская традиция — постоянная готовность военного моряка в боевой обстановке к выручке своих товарищей, к помощи им в беде, невзирая на все трудности и опасности. Шестая традиция — гордость своим званием, своей формой. Седьмая — необходимость неразрывной органической связи офицера с бойцами для обеспечения дисциплины и крепости воинского коллектива. Восьмая традиция — высокая требовательность к себе и своим подчиненным. Девятой, одной из лучших традиций нашего училища, подчеркивала газета, является подлинная трудовая учеба не для диплома, а для приобретения твердых знаний, учеба не ради карьеры, а в целях принесения максимальной пользы Родине. И наконец, десятая традиция — служба не за страх, а на совесть.

В газете печатались: профессор А. Н. Патрашев, преподаватели — инженеры-полковники Шваб, Бойко, Шаврин, инженер-капитан-лейтенант Смирнов, курсанты — Лебедев, Никитин, Заводский, Томчин, Немиро и многие другие.

Газета оказывала большое влияние на воспитание курсантов. Командование училища умело направляло работу газеты, поддерживало наиболее активных военкоров. Например, в феврале 1943 г. начальник училища инженер-капитан 1-го ранга М. А. Крупский своим приказом объявил благодарность членам редколлегии газеты «Дзержинец» интенданту 3-го ранга Б. Б. Томашевскому, курсантам Немиро, Томчину, Заводскому за оперативность, инициативу и активную работу в освещении хода экзаменов во время зимней сессии.

В дни, когда по стране прокатилась новая волна всенародного сбора средств на вооружение Красной армии и Рабоче-Крестьянского Красного флота, личный состав училища с большим подъемом провел сбор средств на постройку торпедного катера «Дзержинец». Построенный на деньги курсантов, преподавателей, офицеров, рабочих и служащих училища, он принимал

впоследствии активное участие в боях с фашистами в составе Черноморского флота. Его экипаж внес свой вклад в общее дело победы над врагом.

Отлично несли курсанты училища гарнизонную и патрульную службу. Свидетельством тому является благодарность, объявленная в январе 1943 г. командованием Бакинского гарнизона курсантам училища за отличное несение караульной службы.

В 1943 г. в училище продолжали возвращаться с фронта для окончания образования выпускники 1941 г. Так, на 4-й курс пришли младшие лейтенанты Гришин и Лагутин. В числе многих других разрешили вернуться в училище и закончить его старшему инженеру-лейтенанту В. Ф. Кришену. Удивительна судьба этого человека.

Он воевал на Карельском фронте в составе морской пехоты. Однажды взвод, которым командовал В. Ф. Кришен, стоял в боевом охранении на сопке «Галка». Справа от них была высота «Норд», на которой располагалось другое наше подразделение, позади — озеро, а впереди — высота, укрепленная противником. Несмотря на ураганный огонь немцев, бойцы Кришена мужественно обороняли высоту. Ночью, под прикрытием темноты, фашисты пытались подобраться к высоте и штурмом взять ее. Но смогли лишь отрезать наш взвод... Сдерживая атаки немцев, наши воины в упор стреляли по их наступающей цепи. Не выдержав нашего шквального огня, немцы начали отступать... Во время боя Кришену оторвало ногу. Когда старшина роты выносил его с поля боя, ему оторвало и вторую ногу от взрыва мины, на которую они наскочили. Нужно было иметь огромную силу воли, мужество и железный организм, чтобы преодолеть боль и страдания, выпавшие на его долю, и снова стать в строй защитников Родины. Долгие месяцы в госпитале... После излечения он обратился к наркому Военно-морского флота с просьбой разрешить ему продолжать занятия в училище. Его просьба была удовлетворена.

Весной 1945 г. кавалер двух боевых орденов старший инженер-лейтенант В. Ф. Кришен окончил училище, защитил кандидатскую диссертацию и работал преподавателем в училище, став крупным специалистом по строительной механике корабля.

В том же 1943 г. из курсантов 4-го курса паросилового и дизельного факультетов были сформированы группы ускоренной подготовки. В конце лета они уже были выпущены на флот.

Следует отметить, что несмотря на двукратное перебазирование училища учебная и научная литература имелась в довольно большом ассортименте.

Практика 1943 г. проходила в два этапа. В феврале после окончания первого семестра ее проходили курсанты 1-го курса всех факультетов (так

же, как и в предыдущем, 1942 г.) и 4-го курса кораблестроительного факультета.

Курсантов кораблестроительного факультета (набора 1939 г.) направили на главную базу Черноморского флота, г. Потти. Планировалось, что практика пройдет в течение 3 мес. Причем половина отведенного времени — на судоремонтном заводе, а другая половина — на боевых кораблях. Руководили практикой А. И. Балкашин и В. И. Соловьев.

Судоремонтная практика была очень полезна. Курсанты участвовали в доковых и судоремонтных работах. Так, Н. П. Муру участвовал в ремонте руля лидера «Харьков» и сильно поврежденного форштевня сторожевого корабля «Шторм», а также в постановке в плавдок спасательного судна аварийно-спасательной службы Черноморского флота «Юпитер». Курсанты Л. А. Борисов, А. С. Потанин, В. В. Хрустин принимали участие в доковании крейсера «Молотов».

Своеобразие докования крейсера «Молотов» состояло в том, что на флоте не было дока достаточной грузоподъемности. Поэтому вначале плавдок подняли поврежденную кормовую часть крейсера, оставив нос корабля на плаву. Ее обрезали и вывели крейсер из дока. Затем такое же докование выполнили с недостроенным крейсером «Фрунзе». И наконец, состыковали корпус крейсера «Молотов» с кормовой частью крейсера «Фрунзе». В этом заключительном этапе и участвовали курсанты училища под руководством инженера техотдела Черноморского флота инженера-лейтенанта Ф. С. Шлемова.

Во время судоремонтной практики курсантам также удалось познакомиться с многочисленными примерами судоремонтных работ военного времени: исправлением путем нагрева и электросварки валов на эсминце «Бодрый»; поврежденных прямым попаданием авиабомбы; центровкой гребных валов на СКР «Шторм»; подкреплением прочных корпусов подводных лодок, получивших вмятины от взрывов глубинных бомб, и другими.

Интересно было и знакомство курсантов с кораблями различных типов, в частности с находившимися еще в строю подводными лодками типа «АГ» («Американский Голтланд»), построенными в период Первой мировой войны и закупленными царским правительством в 1916 г.

За активное участие в судоремонте боевых кораблей Черноморского флота 15 курсантов: В. Ф. Дробленков, Н. П. Муру, Г. И. Попов, В. И. Чугунов и другие были награждены грамотами наркома ВМФ.

Успеху практики во многом способствовало доброжелательное отношение офицеров технического отделения Потийской базы, уделявших курсантам большое внимание и многому их научивших. Курсантам много доверяли, предоставляли большую самостоятельность, правда, сочетая ее

со строгой требовательностью. Особенно курсантам запомнилось высказывание одного из них, кажется, офицера технического отдела Черноморского флота А. Г. Баклагина, о том, что, «совершая техническую ошибку, надо бояться не столько наказания, сколько позора (ведь в учебнике напишут как пример глупости)».

Вторая половина практики курсантов-корабелов проходила на линкоре «Парижская коммуна», вновь переименованном в «Севастополь». Она в основном состояла в изучении устройства корабля и организации службы на нем. «Ежедневно проходили тренировки, во время которых курсанты поражались умению команды быстро выполнять все действия с завязанными глазами», ибо большинство матросов и старшин служили на линкоре 5—8 лет и досконально знали корабль и свои обязанности.

Остальные курсанты училища проходили практику летом 1943 г. на Черноморском и Северном флотах. При этом уже один путь из Баку на Север был нелегким делом. Курсанты ходили в боевые походы на надводных кораблях и подводных лодках. Высокое чувство долга, стойкость, мужество и героизм отличали действия курсантов училища. Не обошлось и без потерь.

Всех в училище взволновала гибель кораблей Черноморского флота, на которых находились курсанты 5-го курса и стажеры — выпускники из числа «ускоренников». События разворачивались так. Лидер «Харьков», эсминцы «Беспощадный» и «Способный» после набеговой операции на берега Крыма возвращались на кавказские базы и были обнаружены немецким самолетом-разведчиком. Истребители прикрытия сумели сбить «разведчика», но тот успел навести на корабли немецкие бомбардировщики. Пока корабли отряда теряли время, подбирая из воды немецких летчиков, выбросившихся с парашютами с подбитого самолета, начались атаки бомбардировщиков. До кавказских аэродромов было еще далеко, и поэтому воздушное прикрытие наших кораблей было совершенно недостаточным. К тому же корабли, получив повреждения от бомб противника, пытались помочь друг другу, теряя время. Поочередно все три корабля были потоплены. Из курсантов училища спаслись только два человека: М. Т. Брусиловский и Н. И. Колобков. Оба мичмана позднее вернулись в училище. Пробыв много часов в воде, спасся также офицер с эсминца «Беспощадный» А. И. Филиппов, многие десятилетия после войны прослуживший и проработавший (после демобилизации) в училище. На этом же корабле погиб лейтенант В. Лушин. Его сын, Г. В. Лушин, уже после войны окончил училище, успешно защитил кандидатскую диссертацию. В настоящее время доцент Г. В. Лушин продолжает работать на кафедре теории корабля института.

На кораблях Черноморского флота героически погибли сталинские стипендиаты курсанты-выпускники Ю. А. Астанин, И. Е. Ведула, М. И. Вольфберг,

М. Е. Косачевский; курсанты-мичманы В. Ф. Гилев, С. П. Денисенко, Ф. Я. Гальчин, Г. П. Колос, Н. И. Михеев, И. В. Путияга, Г. А. Рубцов, Е. А. Сидоров, М. П. Холопцев, А. Г. Демченко. Без вести пропали курсанты 4-го курса Л. П. Бархатов, С. М. Крутько, В. В. Хитров...

Приказом начальника училища № 540 от 3 ноября 1943 г. имена курсантов Ю. А. Астанина, И. Е. Ведулы, М. И. Вольфберга, М. Е. Косачевского были увековечены и присваивались лучшим классам дизельного, электротехнического и паросилового факультетов выпускных курсов.

В связи с тем что практика курсантов 4-го курса кораблестроительного факультета проходила в феврале — апреле 1943 г., 2-й семестр сместился на лето. В Баку в это время очень жарко. Заниматься в классах из-за жары было невозможно, а с наступлением темноты нужно было еще обеспечить затемнение. Выходом из создавшегося положения явился так называемый «тропический» распорядок дня: подъем в 4:00, а отбой — в 21:00.

По утрам вместо зарядки курсанты в одних трусах бегали по Приморскому бульвару к яхтклубу (против Девичьей башни). Там купались в море. Экология тогда была не на высоте, и вся прибрежная полоса воды в Бакинской бухте была покрыта слоем нефти. На первого прыгавшего в воду выпадала роль своего рода «камикадзе» — он своим телом пробивал в нефтяной пленке «дыру», в которую потом старались попасть все последующие пловцы, зорко всматриваясь в предрассветную мглу. Вслед за пловцами на причал прибегал дневальный, несший банку с керосином и большой пучок пакли. С помощью этих средств удавалось «начерно» удалить с тела пятна нефти. По возвращении в училище «счастливчикам» удавалось вымыться под холодным душем (душей было мало, и воду давали лишь на короткое время)...

Вообще быт курсантов напоминал, что идет уже третий год войны. Кормить стали хуже. Исчезли белый хлеб и сливочное масло на завтрак. «Последнее заменяли различными суррогатами из поставок союзников, поступавших через Иран. К их числу относились финики (по 3—4 шт.), жидкое топленое или английское сливочное масло» в тропическом исполнении «(пополам с парафином, чтобы оно не таяло)». Но даже в этих условиях физическому развитию курсантов, спорту уделялось неослабное внимание. Кафедра физической, строевой и стрелковой подготовки была укомплектована настоящими энтузиастами своего дела. В ее состав входили такие преподаватели, как В. К. Викторов, заслуженный мастер спорта по гребле, К. М. Платов, Е. А. Дулетов, В. Ф. Румянцев, Н. И. Потанин, Ф. Н. Матиенко и другие. Курсанты систематически ходили на шлюпках под парусом и на веслах, занимались плаванием, боксом, легкой атлетикой, играли в футбол, баскетбол, участвовали в городских спортивных соревнованиях и в пер-

венствах военно-морских учебных заведений. Например, в апреле 1943 г. сборная команда училища заняла 1-е место в общебакинской городской эстафете. Начальник училища своим приказом № 219 от 30 апреля 1943 г. объявил 25 курсантам — участникам эстафеты благодарность и вручил им подарки. Благодарность была также объявлена тренеру команды младшему лейтенанту Румянцеву.

В 1943 г. во главе учебного отдела училища становится Н. И. Заикин.

С 1 сентября при училище организуются курсы офицерского состава инженерно-корабельной службы численностью 100 человек. Цель их — совершенствование знаний и опыта офицеров электромеханической службы, прослуживших на кораблях несколько лет после окончания училища, с помощью квалифицированных, опытных преподавателей.

Большую роль в совершенствовании учебного процесса в условиях военного времени сыграла «Инструкция по организации учебного процесса», утвержденная народным комиссаром Военно-морского флота 14 октября 1942 г. В ней подчеркивалось, что выпускники должны в совершенстве знать теоретические основы своей специальности, мастерски использовать оружие и технику, обучать и воспитывать подчиненных, умело руководить действиями личного состава в бою. Документ требовал, чтобы при чтении лекций соблюдалась наглядность, т. е. использовались материальная часть оружия и технических средств, макеты и стенды, материал излагался последовательно, давались четкие формулировки основных положений и выводов, не допускалось упрощенчество, обеспечивалась возможность конспектирования. Категорически запрещалось диктовать лекции, упор делался на самостоятельную работу. В инструкции впервые определялись единые организационные документы по планированию учебного процесса: учебный план, учебные программы, недельное расписание занятий. Внедрение рекомендаций и требований инструкции значительно улучшило учебный процесс, сделало его более организованным и содержательным. Лекции в большинстве случаев стали проводиться потоками, а при практических занятиях классы делились на группы. Количество предметов, изучаемых в течение одного дня, не превышало трех. Главное внимание в учебном процессе уделялось практическим занятиям.

В соответствии с этой инструкцией 28 сентября 1943 г. начальник училища утвердил «Указание профессорско-преподавательскому составу на 1943—1944 учебный год». В указании обращалось внимание на то, что основным в области воспитания является повышение практической подготовки выпускников училища; указывалось на необходимость глубокого изучения курсантами опыта Великой Отечественной войны, развития у них самостоятельности и творческой инициативы в работе; говорилось, что

«военно-политическое воспитание курсантов является прямой обязанностью всего офицерского состава училища, в первую очередь профессоров и преподавателей, под руководством которых курсанты находятся большую часть времени в период обучения в училище».

«Осуществляя воспитательную работу, — подчеркивалось в указании, — каждый офицер, преподаватель должны помнить, что четкая воинская дисциплина вырабатывается у военнослужащего, а тем более у курсантов — будущих офицеров, не только строевыми занятиями, а повседневно в течение всей его военной службы. Отсюда выработкой навыков, способствующих внедрению военной культуры, привычки повиноваться старшим, соблюдать требования уставов, положений и инструкций, привычки уважать товарищей и их труд, созывать свой долг перед Родиной и военным коллективом — должны заниматься все окружающие курсанта офицеры, и в первую очередь преподаватели».

Воспитание, говорилось в документе, должно проводиться на основе глубокого изучения особенностей каждого курсанта — его умственного развития, характера, наклонностей, волевых качеств. «Нельзя допускать шаблонов в подходе к личному составу». В этой связи основным методом военно-политического воспитания в училище начальник училища рекомендовал считать активный метод, при котором сам курсант принимает деятельное участие в процессе воспитания. Лучшим методом воспитания является личный пример начальника своим подчиненным — делал вывод начальник училища. При этом он также подчеркивал, что, проводя занятия, необходимо изыскивать способ приучения курсантов к большей самостоятельности, выработке навыков умения организовать работу, руководить работой других...

На основании данного документа были внесены определенные коррективы в учебно-методические планы работы на новый учебный год, который начался 3 октября 1943 г.

Училище перешло с семи- на шестичасовой режим классных занятий. Сокращалось время, отводимое на лекции. Вместе с тем значительно увеличивалось время для самостоятельной подготовки курсантов. В учебные программы были внесены дополнения по вопросам живучести кораблей и боевой эксплуатации технических средств с учетом опыта войны. Для курсантов 4-го и 5-го курсов паросилового и дизельного факультетов вводились занятия по технологии металлов, а для пятикурсников электротехнического факультета — занятия по радиолокации. В лаборатории поступили образцы трофейного вооружения и техники.

С 1 октября решением НК ВМФ № 0107 был установлен уточненный профиль училища, и в этой связи в нем был введен новый штат. Он был рассчитан на 1640 курсантов, соответственно по факультетам: дизельный — 500 человек

(5 рот), паросиловой — 670 человек (6 рот), электротехнический — 250 человек (2 роты) и кораблестроительный — 220 человек (2 роты); 100 слушателей курсов офицерского состава инженерно-корабельной службы, а также постоянный состав численностью 934 человека (223 офицера, 81 старшина, 43 матроса и 587 вольнонаемных).

Два важных события в жизни училища произошли в конце 1943 г. Первым из них было Постановление Совета народных комиссаров СССР № 21763-р от 15 ноября, которым совету училища предоставлялось право принимать к защите диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальностям: теплосиловые установки военных кораблей; электротехника военных кораблей; строительство и теория военных кораблей.

Еще в мае 1942 г. вышло новое «Положение о военно-морских училищах». В нем ставились основные задачи учебным заведениям по подготовке кадров, уточнялись организационная структура, основные направления по планированию учебного процесса, а также обязанности командиров и преподавателей. Согласно этому документу создавались ученые (учебные) советы. В их состав входили начальник училища (председатель совета), его заместители, начальники кафедр, старшие преподаватели отдельных дисциплин, начальник учебного отдела, начальники факультетов, начальники научно-исследовательского отдела и медико-санитарной службы. Совет рассматривал все стороны деятельности учебного заведения. Его основными задачами были: рассмотрение вопросов по организации учебного процесса, по методике обучения и воспитания курсантов; обсуждение учебных, годовых и семестровых планов и программ, а также отчетов ответственных лиц по различным направлениям деятельности коллектива училища; внедрение в учебный процесс опыта использования сил и средств флота в Великой Отечественной войне и другие вопросы.

Первым председателем специализированного ученого совета стал начальник училища инженер-капитан 1-го ранга М. А. Крупский.

К этому времени училище прошло большой путь в своем развитии. В нем насчитывалось 14 общеучилищных кафедр: физподготовки, марк-сизма-ленинизма, военно-морских дисциплин, иностранных языков, физики, химии, высшей математики, механики, начертательной геометрии, технологии, сопротивления материалов, гидравлики, кораблеустройства и теплотехники; по три специальных кафедры на факультетах: на паросиловом — паровых котлов, паровых турбин и вспомогательных механизмов; на дизельном — теоретических основ теплотехники, двигателей внутреннего сгорания и живучести; на электротехническом — электрооборудования, электротехники и светотехники; на кораблестроительном — теории корабля,

архитектуры корабля и строительной механики корабля; семь кабинетов и восемь лабораторий.

В училище работал солидный высококвалифицированный преподавательский коллектив. Заместителем начальника училища по учебной и научной работе являлся один из старейших и опытных преподавателей инженер-контр-адмирал Л. И. Антонов, начальниками кафедр и преподавателями — видные специалисты, крупные ученые, такие как: А. И. Балкашин, В. Г. Власов, А. Н. Патрашев, Н. А. Кочкин, Н. М. Кузнецов, А. В. Акимов, Е. А. Шестопалов, В. В. Тихонов, С. Н. Усатый, Н. И. Евдосеев, А. Н. Щеглов, В. С. Городничев, А. Н. Цвилленев, С. В. Козлов, А. В. Мясгин, Ф. Ф. Семенов, В. С. Жуковский, В. Д. Воронин, И. И. Бойко, В. К. Родионов, Н. М. Иоселевич, К. П. Пузыревский, А. С. Федотова, Б. Б. Томашевский; делавшие первые шаги на преподавательском поприще и выросшие затем в замечательных военных педагогов и больших ученых В. И. Соловьев, А. В. Герасимов, М. А. Автухов. Опытными преподавателями были А. И. Богачев, П. Х. Звейнек, Д. И. Гецов, С. А. Крючков, М. Миллер, Чечулин, А. П. Базин, Е. Лейхман, М. Г. Дьяконов, С. Г. Каратышкин, Н. А. Петров, С. В. Иванов, В. А. Пономарев, В. Л. Шапенков и другие.

Небезынтересны в этой связи яркие, живые характеристики ряда преподавателей того периода, данные профессорами М. Б. Барабашом и Н. П. Муру. Вот некоторые страницы их записей:

«Прошло уже более 50 лет, но при каждой встрече курсантов тех лет мы с благодарностью и любовью вспоминаем таких замечательных преподавателей, как: Лескоронского (высшая математика), В. С. Жуковского (ТОТ), А. Н. Патрашева (гидромеханика), Н. А. Кочкина (химия) и многих других.

Не будет преувеличением сказать, что ими был заложен крепкий фундамент, на котором базировались вся наша дальнейшая учеба, служба и творческая деятельность.

Не менее важным, чем полученные знания, явилось восприятие от наших замечательных преподавателей духа интеллигентности, уважительного отношения к людям, независимо от их положения, духа общей культуры, сочетающегося с высокой профессиональной требовательностью, воспитание жажды творчества, навыков обобщенных методических подходов при решении разнообразных задач, независимо от их технической направленности.

Они являли для нас прекрасный пример энтузиазма и вкладывания душевных сил в свою работу с каждым из нас...

Пример такого отношения к делу и окружающим действовал на всех нас лучше любых призывов, лозунгов и агитаций.

Химию читал исключительно симпатичный, интеллигентный капитан 2-го ранга М. Миллер... Запомнились некоторые курьезные замечания его:

“...тиоацетон пахнет кошачьей мочой...”, “...этиловый спирт имеет приятный запах, который не нравится только пьяницам”. Технологию металлов читал А. Н. Цвилленев, весьма квалифицированный, хорошо знавший свой предмет и авторитетный (благодаря большому производственному опыту) преподаватель... Он очень долго работал в училище, будучи много лет заведующим кафедрой. Недостатками его были несколько монотонная манера чтения лекций и слабая требовательность к дисциплине курсантов во время занятий...»

Кораблеведение читал старший лейтенант Алексеев, а лекции по теоретической механике — М. А. Автухов — «один из лучших преподавателей. Его блестящее педагогическое мастерство включало как неотъемлемую часть высочайшую требовательность как на лекциях, где никто и пикнуть не смел, так и на экзаменах... Несмотря на его высочайшую требовательность, курсанты доброжелательно относились к Автухову. Некоторую иронию, правда, вызывало то обстоятельство, что в довоенное время он вечерами “подрабатывал”, играя на трубе (или тромбоне) в духовом оркестре Выборгского Дворца культуры».

Сопrotивление материалов читал Мальцев, «не блестяще, но держался очень важно. Одно из дельных его высказываний, известное в науке, о том, что удачно спроектированная конструкция хорошо смотрится, т. е. выгладит красиво». Архитектуру корабля читал капитан 2-го ранга Н. И. Евдосеев, выпускник 1926 г., а позднее — капитан 3-го ранга В. С. Городничев. «Читал хорошо. Был уважаем. Правда, не имел большого практического опыта, но проекты кораблей знал и методикой владел изумительно. Впоследствии около 10 лет (до начала 60-х гг.) был начальником кафедры. Никто на корфаке лучше его не знал конструкции кораблей, их тактико-технические данные». Он был лучшим знатоком истории кораблестроительного факультета и училища.

Теплотехнику (разделы: термодинамика, паровые котлы и поршневые машины) читал капитан 2-го ранга Е. А. Шестопалов. Свой предмет он знал и читал хорошо, изумительно иллюстрировал свои лекции конструктивными рисунками на классной доске, прекрасно выполненными цветными мелками. Устройство, теорию и расчет паровых турбин в общем курсе теплотехники читал капитан 1-го ранга А. В. Акимов. Это был очень симпатичный, интеллигентный инженер из старых дореволюционных офицеров. Читал прекрасно, особенно методику расчета паровых турбин, достаточно строгую и в то же время вполне доступную для понимания. Чувствовалось, что он владеет предметом. Запомнился и его стиль чтения лекций — спокойный, мягкий и в то же время настолько четкий и деловой, что слушали его с неотрывным вниманием.

Курс теории корабля (статика) читал начальник факультета, кандидат технических наук, капитан 2-го ранга С. В. Козлов. Он числился специалистом

по теории подводных лодок, соавтором академика А. Н. Крылова, добавив к его курсу плавучести и остойчивости надводных кораблей главу по статике подводных лодок. Он также перевел расчеты Крылова, выполненные в футах и дюймах, в метрическую систему.

В 1943 г. успешно защитились преподаватели кафедры теории корабля А. В. Герасимов и В. И. Соловьев. А первыми защитившимися на ученом совете училища были Г. А. Абагьянц и Н. Н. Ефимов (февраль 1944 г.). Весьма эмоционально читал лекции по строительной механике корабля А. В. Масыгин. Он «отлично знал материал и имел высокое профессиональное мастерство. Был очень близок к курсантам. Умел сочетать чисто учебный материал с общенаучной информацией и ознакомлением с широким кругом специальных технических, общественных и социальных проблем. В то же время его разговоры отдавали... рисовкой. Не хватало у него практического конструкторского опыта. Не импонировал курсантам и внешний его вид: заношенная одежда, плохо выбритый, непричесанный... В целом же при всех недостатках он был выдающимся педагогом, обладавшим таким ценным качеством, как умение увлечь своих учеников наукой и кораблестроительной специальностью».

Курс гидромеханики читал А. Н. Патрашев. «Очень большое впечатление на курсантов производила в первую очередь необычная научная карьера Анатолия Николаевича. Еще в комсомольском возрасте он в 1923 г. защитил докторскую диссертацию и вскоре стал профессором... Лектор он был отличный. Умел поддерживать контакт с аудиторией. Его предметом занимались охотно и с интересом. До самой кончины в 1988 г. он оставался в училище, справедливо считаясь наиболее выдающимся ученым, руководителем целой научной школы, вырастив многие десятки кандидатов и докторов наук и активно участвуя в решении крупных оборонных и народно-хозяйственных задач».

Курсы проектирования корабля, технологии судостроения, судоремонта и судоподъема читал профессор А. И. Балкашин. Последние два курса, по его собственному «признанию, он взял на себя вынужденно, из-за отсутствия в то время в училище соответствующих специалистов». В 1943 г. ему было присвоено воинское звание «инженер-контр-адмирал».

Курс корабельных систем и устройств очень хорошо вел пришедший в 1943 г. из Военно-морской академии капитан 3-го ранга А. И. Богачев. Его прозвали «Преториус», поскольку, говоря о теории рулей, он часто ссылался именно на эффект с таким названием.

Военно-морские географию и историю хорошо читал интеллигентный гражданский (позднее произведенный в капитаны) преподаватель Землин. После войны он получил в училище звание полковник. Он умел привить кур-

сантам интерес к своему предмету, тесно связанному с историей военного кораблестроения.

Отдельные разделы электротехники читали Д. И. Гецов, С. А. Крючков, Ф. Ф. Семенов, В. В. Тихонов. Хорошее впечатление оставляли лекции Ф. Ф. Семенова и особенно В. В. Тихонова.

Морскую артиллерию читал майор Левин, приглашенный «извне», крупный специалист и неплохой лектор.

Преподаватели общественно-политических наук менялись довольно часто. Большинство из них отличались очень низкой культурой и образованием. Волна репрессий сильнее всего ударила по политработникам... Квалифицированно читал и пользовался большим уважением майор Н. М. Иоселевич. Капитан Ануфриев читал политэкономии. Он был малообразован, но читал с большим энтузиазмом, очень образно. Умел увлечь и заинтересовать курсантов. В то же время «он был наиболее одиозным из преподавателей-обществоведов». Среди обществоведов в годы войны были также С. Ф. Найда, В. Ф. Носов, Д. М. Гринишин.

Самым выдающимся среди преподавателей этого периода был профессор В. Г. Власов. Его лекции были безукоризненны: полны, четки, предельно лаконичны. Вызывала восхищение стройность и правильность его речи, в которой не было ни одного лишнего слова. Вместе с тем они были полностью лишены внешней «красивости» и свободны от ораторских приемов. Огромное влияние оказывал его научный авторитет и личное обаяние.

На кафедре иностранных языков преподавали Б. Б. Томашевский, А. С. Федотова, М. Сильвин, А. Иванова, Э. Шульман, М. Вайсбейн и другие.

О высокой квалификации преподавательского состава этого периода говорит и то, что, несмотря на трудные условия военного времени, систематически издавались учебники и учебные пособия, написанные преподавателями училища, в их числе: Н. А. Кочкин «Вода для паровых котлов и аккумуляторов»; А. Акимов «Предэскизное проектирование котлотурбинных установок»; Г. А. Абагянц «Теплопередача»; С. А. Крючков «Синхронные приборы управления кораблем»; Берлин «Детали машин»; С. Е. Ляпин «Дифференциальная геометрия в пространстве»; Г. А. Абагянц и В. С. Жуковский «Техническая термодинамика»; А. Н. Цвилленев «Специальные сорта стали и цветные сплавы»; А. И. Балкашин «Технология кораблестроения»; Н. А. Петров «Живучесть подводных лодок»; Л. И. Антонов «Машины переменного тока»; А. А. Григулевич «Паровые турбинные и конденсационные установки»; С. Г. Каратышкин «Теория и проектирование двигателей внутреннего сгорания»; С. В. Иванов «Основы боевой подготовки личного состава БЧ-5»; В. А. Пономарев «Эксплуатация корабельных дизелей»; А. Н. Патрашев «Применение сжатого воздуха для борьбы с поступлением воды через пробоины» и другие.

Большую работу по воспитанию будущих офицеров проводили в эти годы командиры подразделений — инженер-капитан 3-го ранга Л.И. Поляков и Н.А. Наугольных, майор Э. (?) Посеницкий, инженер-капитан-лейтенант Андреев, инженер-капитан 2-го ранга А.Н. Гнездилов, капитан 2-го ранга К.В. Радько и многие другие.

Знаменательным для училища событием явилось вручение ему 25 декабря 1943 г. Красного знамени части. От имени Президиума Верховного Совета СССР эту почетную миссию выполнил начальник Управления ВМУЗов контр-адмирал С.С. Рамишвили. Зная принял начальник училища инженер-капитан 1-го ранга М.А. Крупский и передал его знаменосцу — отличнику ВМФ курсанту В.А. Кожину. В честь этого памятного события состоялся парад, были проведены спортивные соревнования, а затем — торжественное собрание в Бакинском театре русской драмы. В собрании приняли участие представители городских организаций и военно-морских учебных заведений. С вступительным словом на собрании выступили М.А. Крупский, а потом, встреченный громкими аплодисментами, старейший преподаватель училища контр-адмирал Н.А. Кочкин. На собрании офицерам, преподавателям и курсантам — участникам боев были вручены медали «За оборону Ленинграда, Севастополя, Одессы и Сталинграда».

1943 г. был характерен и тем, что в соответствии с общими тенденциями в Вооруженных силах страны (введение погон, наименование «офицер» вместо «командир» и т. д.) в курсантской среде, особенно на 4-м и 5-м курсах, появилось увлечение традициями старой русской армии и флота. Большую роль в этом сыграла книга генерал-лейтенанта А.А. Игнатьева «Пятьдесят лет в строю». Под ее влиянием, в частности, в курсантской среде курсантов младших курсов стали называть «зверями». Их также стали наказывать ночными работами.

Правда, и «звери» подчас оказывались не лыком шиты. Так, на кораблестроительном факультете курсант 4-го курса Г. Попов, командир отделения на младшем курсе, наказал подчиненного курсанта Гаймансена, приказав ему после отбоя подмести и вымыть трап, ведущий со двора на 3-й этаж, а сам лег спать. Гаймансен, не приступая к работе, через полчаса разбудил Попова и доложил ему о ее завершении. Убедившись, что трап по-прежнему грязный, Г. Попов в ярости приказал сделать уборку вновь. Гаймансен повторил свой маневр, снова через полчаса разбудив его. Это повторялось несколько раз, так что в итоге наказанным оказался сам командир отделения.

Имело место и такое обстоятельство, как проявление некоторой розни между «механиками» (курсантами паросилового, дизельного и электротехнического факультетов) и корабелами. И те и другие грешили излишним самоуважением. «Механики», как написал в своей книге «Незабываемые

годы» Н. П. Муру, придерживались принципа «Курица не птица, корабел не моряк» (тогда корабелов не готовили к службе на кораблях), а корабелы «выпячивали» элитарность своей специальности, третируя оппонентов как «масленщиков» (главным носителем идеи превосходства корабелов являлся А. И. Балкашин). Касалось это в первую очередь преподавателей, но затрагивало и курсантов.

Продолжалось это и после Великой Отечественной войны. Дело дошло до того, что в конце 50-х гг. начальник училища (им был в то время И. Г. Милляшкин), не выдержав этой «мышинной возни», разродился на ученом совете репликой: «Хватит вам нападать на корабелов, ведь, в конце-то концов, они нам флот построили».

Большую роль в стирании этих различий сыграло широкое использование в последние десятилетия выпускников кораблестроительного факультета в службе на кораблях в составе БЧ-5, бок о бок с «механиками». Заметная роль в разрешении этого вопроса принадлежит также деятельности А. Н. Патрашева, долгие годы бывшего общепризнанным научным главой училища, непререкаемой «высшей инстанцией» для ученых и преподавателей всех специальностей. Он действительно сплотил всех. Вот прекрасный пример власти научного авторитета!

В соответствии с приказами начальника училища № 26 от 15 января и № 55 от 31 января 1944 г. курсанты выпускного курса (набор 1939 г.) были отправлены на стажировку на корабли Черноморского, Балтийского и Северного флотов с присвоением им перед отъездом звания мичманов. Курсантов 5-го курса кораблестроительного факультета направили на преддипломную практику и дипломное проектирование в Ленинград. Руководство преддипломной практикой и дипломным проектированием осуществлял инженер-контр-адмирал А. И. Балкашин.

Два класса курсантов 5-го курса корфака прибыли в Ленинград 24 февраля, через месяц после снятия блокады города. От Московского вокзала до Адмиралтейства курсанты шли по Невскому строем с песнями о любимом Ленинграде. Адмиралтейство было почти пусто. Функционировали только учебные мастерские, всю войну работавшие на оборону, и небольшая группа по консервации и обслуживанию здания.

Гарнизон, состоявший из офицеров, старшин, матросов и 24 рабочих учебных мастерских (начальник — инженер-капитан-лейтенант Е. П. Голицын), во главе с военинженером 2-го ранга В. Д. Дмитриевым (начальником лабораторного отделения училища) был оставлен в главном Адмиралтействе после эвакуации училища для его охраны. Помимо этого, в обязанности данного воинского подразделения входили охрана учебного оборудования, лабораторий, кабинетов, обеспечение противопожарной безопасности здания.

Все годы блокады этот маленький гарнизон занимался «будничными» делами: тушил пожары, заделывал пробоины, полученные Адмиралтейством в результате вражеских артиллерийских обстрелов и бомбардировок. (За время блокады на Адмиралтейство и непосредственно примыкающую к нему территорию было обрушено более 70 фугасных бомб и снарядов дальнобойной артиллерии. Одна из них 4 апреля 1942 г. попала в угол парашета башни. Две скульптуры из 28 были уничтожены и две искалечены, десять других — истрепаны осколками. Снаряд, угодивший внутрь вестибюля главного подъезда, искалечил мраморную Афины, украшавшую лестницу; прямыми попаданиями были пробиты стены, каменные своды и перекрытия; в бывшем кабинете Адмиралтейств-коллегии обвалилась от взрывной волны и сотрясения штукатурка с художественной росписью; были сломаны двери, окна, выбиты стекла во встроенных шкафах и т. д.). Кроме этого, гарнизон Адмиралтейства еще и выполнял важные заказы Краснознаменного Балтийского флота по ремонту поврежденных в бою кораблей. В условиях войны и ленинградской блокады это был настоящий подвиг.

Во дворе Адмиралтейства были снесены все деревянные строения. Чердачные деревянные конструкции были покрыты суперфосфатом — раствором, замедляющим возгорание. Большинство окон первого этажа было заложено кирпичом, устроены стрелковые амбразуры. Были созданы бомбоубежища.

Сложнейшей, например, была операция по надеванию чехла из мешковины на шпиль для маскировки его от вражеской артиллерии и самолетов. Она была осуществлена в те дни, когда курсанты сражались с гитлеровцами у Чудского озера (1941). Гигантский чехол из мешковины по исполинской выкройке скроили в училищной швальне швей, те самые, которые из года в год обряжали курсантов в бушлаты и брюки-клевш. (Конечно, проще было замазать шпиль защитной краской, но надо было думать и о будущем: если он сохранится, то придется золотить его заново, потому что вместе с краской соскоблили бы и позолоту.)

Сложную и ответственную операцию по «переодеванию» шпиля в «маскалат» поручили бригаде альпинистов, организованной архитектором С. Н. Давыдовым, которая числилась при Государственной инспекции по охране памятников. В нее вошли О. А. Фирсова, младший лейтенант М. Бобров, А. Пригожева и А. Земба. Все работы велись под надзором районного архитектора О. Н. Шилиной, которой и принадлежала идея надеть на шпиль маскировочный чехол. Она же договорилась с комендантом Адмиралтейства о необходимой для шитья мешковине.

Первым должен был добраться до трехмачтового фрегата, находящегося на 72-метровой высоте, летчик-воздухоплаватель 1-го воздухоплавательного ди-

визиона аэростатов артиллерийского наблюдения старший лейтенант В. Г. Судаков. Лишь на 15-й день (из-за сильного ветра) ему удалось достигнуть шпиля на одноместном аэростате, так называемом шаре-прыгунке. Как вспоминал позднее сам Судаков, в один из сентябрьских дней 1941 г. в 5:00 пять бойцов подали аэростат-прыгунку с земли на стропах. На балконе у основания шпиля находились Судаков и еще пятеро человек. Они приняли прыгунку, В. Судаков расположился на дощатом сиденье и поднялся в воздух. Аэростат подтянули к балкону. Судаков веревкой оцепил вкруговую шпиль и стал поджиматься на прыгунке ввысь. Когда он поравнялся с короной шпиля, и стал подтягивать аэростат вплотную к кораблику, привязал себя и сиденье за стропы. Затем Судаков укрепил блок над яблоком, перекинул через него канат и тут же дал команду натянуть концы. По канату стал спускаться вниз, чтобы убедиться, что блок висит прочно. После этого к маскировке приступили альпинисты.

Они укрепили второй блок — для подъема чехла. Затем с помощью второго блока подняли наверх чехлы для яблока и короны иглы. Затем настал черед самой сложной работы: надо было поднять к вершине гигантский «маскировочный халат» весом около полутонны и, постепенно расправляя мешковину, зашить чехол.

Несколько дней подряд, сменяя друг друга через 3—4 часа, альпинистки О. Фирсова и А. Пригожева поднимались на Адмиралтейский шпиль, зашивали и запаковывали чехол, обвивая его канатом. Едва верхолазы закончили работу, хлынул ливень. Намокнув, а затем высохнув на солнце, мешковина села, натянулась и местами полопалась. Альпинисткам пришлось снова подниматься на шпиль и, не обращая внимания на непогоду и артиллерийские обстрелы, чинить чехол, запаковывать его толстой бечевой. Обеспечивал все эти работы личный состав гарнизона Адмиралтейства под руководством В. Дмитриева.

Для несения охраны Главного Адмиралтейства и участия в обороне Ленинграда из личного состава гарнизона были созданы оперативно-боевые и боевые вспомогательные группы. Как служащие Военно-морского флота, все рабочие мастерских, в частности входящие в эти группы, находились на казарменном положении.

Помимо охраны Адмиралтейства и несения дежурной службы гарнизон выполнял в училищных мастерских и лабораториях срочные фронтовые заказы. Так, по заданию командования КБФ в училищных учебных мастерских под руководством их начальника Е. П. Голицына рабочие Г. М. Новожилов, В. Ф. Горбунов, С. И. Иванов, М. Я. Хаськин, М. Н. Кочетков, Е. М. Посвалюк и другие произвели ремонт механизмов для 18 боевых кораблей. Кроме того, кооперируясь с заводами «Большевик» и им. Егорова, они изготовили 40 тыс. деталей для снарядов и танков, 3500 саперных лопат, а в кооперации с заводом «Северный

пресс» — свыше 300 тыс. деталей для ручных гранат, 1150 ящиков для гранат и другое снаряжение, а так же тысячи мин и многое другое.

И все это в самые тяжелые годы ленинградской блокады!

Водопровод бездействовал, электроэнергия не было. Выручила училищная лаборатория двигателей внутреннего сгорания. Были пущены в ход ее дизели, что позволило полностью обеспечить электроэнергией мастерские, лазарет, кочегарку и прачечную. В мастерских и лабораториях люди не отходили от станков по 16 часов.

В 1943 г. в главном Адмиралтействе состоялось одно из первых в Ленинграде вручений медалей «За оборону Ленинграда» доблестным защитникам города. «За образцовое и успешное выполнение боевого приказа командования по судоремонту и ремонту техники» командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц наградил В. Д. Дмитриева, Е. П. Голицына и М. Я. Хаськина орденом Красной Звезды; А. Н. Клюкина — орденом «Знак Почета»; токарей Г. М. Новожилова, В. Ф. Горбунова и слесаря С. И. Иванова — медалями «За боевые заслуги»; В. С. Семенова — медалью «За трудовое отличие»; И. З. Волкова, О. Ф. Плотникова — значками «Отличник ВМФ».

Не всем членам этого поистине героического горниона удалось дожить до светлого дня Победы. Некоторые из них погибли во время вражеских бомбардировок и артиллерийских обстрелов, другие умерли мучительной голодной смертью: мастер Л. О. Юржа; слесари Н. Т. Колосов, А. Ф. Красов, В. Э. Смоленский; формовщики Б. А. Баранов, С. Д. Воронцов, А. Д. Крыжановский, Н. Н. Яковлев; кузнец С. И. Подъяпольский, строгальщик П. Ф. Михеев; его брат, обрубщик Р. Ф. Михеев; газосварщик Я. М. Рудаков; молотобоец П. В. Терехов; кладовщик И. М. Мачин; кабельщик П. А. Скачков; заграничник Г. А. Хапугин.

Мужественную борьбу за сохранение здания Адмиралтейства вели не только военные моряки, но и архитекторы, художники, скульпторы, реставраторы — все, кому дорог был выдающийся памятник зодчества, в том числе художник-реставратор В. С. Щербаков, скульптор Я. А. Троупянский, архитекторы В. И. Пилявский, О. Н. Шилина, М. З. Тарановская.

...Прибывших на преддипломную практику курсантов поселили в здании, где в настоящее время размещается финансовая часть Военно-морского политехнического института. Временная столовая была в районе нынешней фотолаборатории.

Кормили хорошо, скрупулезно отвешивая по блокадной привычке полные порции положенных курсантам продуктов.

С апреля началось дипломное проектирование. На него отводилось более четырех месяцев. Первые два с лишним месяца курсанты кораб-

лестроительного факультета размещались на 3-м этаже 2-го корпуса, а остальное время — на 3-м этаже 3-го корпуса.

Все дипломанты были обеспечены высококвалифицированными руководителями и консультантами проектов из числа находившихся тогда в Ленинграде специалистов-кораблестроителей. Курсантам в течение всего дипломного проектирования предоставлялись широкие возможности для сбора материалов и консультаций в соответствующих конструкторских бюро, научно-исследовательских институтах и высших учебных заведениях Ленинграда. Необходимой технической документации, разработанной ЦКБ, в училище в то время было мало, поэтому курсантам разрешалось пользоваться специально привезенными из Баку лучшими из дипломных проектов более ранних выпусков.

В частности, большой популярностью пользовался дипломный проект линкора, выполненный выпускником 1939 г. М. А. Ячевским.

В наиболее тяжелом положении оказался Б. А. Кользаев, поскольку у него был проект авианосца, реального прототипа которого у нас в стране не было, по крайней мере в училище не имелось проектных материалов по нему. Однако он сам попросил дать ему эту тяжелую тему и успешно справился с ее разработкой. Более того, он на всю жизнь остался верен ей, участвуя впоследствии в проектировании всех отечественных авианесущих кораблей от «Москвы» и «Ленинграда» до «Киева», «Тбилиси» и «Ульяновска».

В марте 1944 г. училище по указанию наркома Военно-морского флота произвело первый после 1941 г. ускоренный выпуск. Курсанты, проходившие программу ускоренного обучения, с 17 ноября 1943 по 25 февраля 1944 г. выполняли дипломные проекты. Приказами начальника училища № 61 от 3 февраля, № 80 от 14 февраля и № 95 от 22 февраля 1944 г. были объявлены состав государственной экзаменационной комиссии и фамилии курсантов, допущенных к защите дипломных проектов. Их защита происходила с 25 февраля по 1 марта 1944 г. Было показано высокое качество дипломных проектов. Многие из них были написаны с учетом опыта войны. Всего было выпущено 50 инженеров-лейтенантов (25 дизелистов, 16 паросиловиков, 9 электриков). Все выпускники в отличие от предыдущего выпуска были направлены на флоты и приняли активное участие в боях с немецко-фашистскими захватчиками.

Первым в списке окончивших был Н. С. Долгополов. Он получил диплом с отличием, право выбора флота и был занесен на Доску почета училища. Дипломы с отличием также получили П. И. Бухтеев, А. Д. Кружалов, В. Ф. Пирогов, В. Н. Яковенцев, В. М. Мурысов, Н. Г. Семаков, К. Г. Соколов, В. М. Раудбарт, А. М. Тухтнайт, Н. В. Шасколыжий. Отлично защитили

свои дипломные проекты М. Т. Брусиловский, Б. Ф. Володин, В. Л. Данилов, Ф. Д. Зайцев, Е. Н. Запрягаев, А. В. Зверев, И. И. Железнов, В. П. Иванов, Ю. А. Калайда, В. С. Могильников, Е. М. Сотников, Н. Н. Степанов. Среди выпускников также: Ю. В. Задерман, М. А. Ильинский, Я. С. Коваленко, С. Ф. Корякин, В. И. Веселовский, В. И. Крылов, Б. Ф. Кувырков, В. М. Руленко, И. И. Гаврилюк и другие.

10 марта состоялся выпуск. В своем приказе № 112 от 9 марта 1994 г. нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов дал ему высокую оценку, подчеркнув, что молодые флотские инженеры воспитаны на лучших традициях русского флота и являются верными сынами своей Родины. С приветственными поздравлениями к выпускникам обратились старейший преподаватель училища инженер-контр-адмирал Н. А. Кочкин и питомец училища, заместитель народного комиссара ВМФ по кораблестроению инженер-вице-адмирал Н. В. Исаченков.

Летняя практика 1944 г. проходила с июня по сентябрь: у курсантов 1-го курса всех факультетов — на учебном корабле «Комсомолец» (КБФ); у курсантов 2-го курса — на надводных кораблях Черноморского, Северного флотов и Беломорской военной флотилии (паросиловики, электрики и дизелисты); у курсантов 3-го курса — на надводных кораблях (паросиловики и корабелы) Черноморского и Балтийского флотов; на подводных лодках (электрики и дизелисты) Северного, Балтийского и Черноморского флотов; кроме того, курсанты 3-го курса кораблестроительного факультета проходили практику на Ленинградском заводе № 194 и в техотделе г. Потти Черноморского флота; курсанты-паросиловики и электрики 4-го курса проходили практику на линкоре «Севастополь» и крейсере «Молотов» Черноморского флота; дизелисты 4-го курса — на подводных лодках Черноморского и Балтийского флотов, а корабелы — на ленинградских заводах.

Практика дала курсантам большую закалку, морскую и боевую выучку, расширение и закрепление полученных в училище знаний. Нередко курсантам приходилось участвовать в боевых походах. С первых дней пребывания на надводных кораблях и подводных лодках курсанты становились на вахту у машин, дизелей, котлов, вспомогательных механизмов. Во время боевых тревог они по 14–18 часов стояли на вахтах, дублируя членов экипажей тех кораблей, на которых проходили практику. Самостоятельно проводили курсанты и ремонтные работы, например Бражников, Соломейко, Бессонов.

Курсанты кораблестроительного факультета проходили в основном практику на заводах, в качестве помощников производителей работ по отдельным объектам. Каждый курсант наравне с ведущими инженерами отвечал за сроки и качество ремонта, некоторые самостоятельно исполняли обязанности корабельных инженеров, вели доковые и ремонтные работы.

После окончания летней практики все курсанты привозили с собой отзывы, в которых давалась оценка их деятельности в период ее проведения. Например, командир БЧ-5 одного из кораблей Черноморского флота инженер-капитан-лейтенант С. Луцкий в своем отзыве написал: «Претензий к курсантам не имею. Дзержинцы — не белоручки, любят и умеют работать». Та же мысль прозвучала в словах одного из командиров подводных лодок Северного флота капитан-лейтенанта Васюкова: «Я редко встречал такое рвение, такое старание овладеть техникой, какое проявляли дзержинцы. Курсанты, находившиеся на нашей лодке, тщательнейшим образом изучали каждый механизм. Чувствуется, что они горячо любят морское дело».

Эти и другие отзывы с флотов убедительно свидетельствовали, что в училище готовят не только высококвалифицированных морских инженеров, но и преданных Родине офицеров Военно-морского флота. Подтверждением этому являлся и Указ Президиума Верховного Совета СССР от 22 июля 1944 г. о награждении ряда офицеров и преподавателей училища «за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, проявленные при этом доблесть, мужество и за выдающиеся заслуги в области подготовки» и воспитания кадров для формирования кораблей и частей ВМФ, в том числе: орденом Трудового Красного Знамени — инженера-контр-адмирала А. И. Балкашина; орденом Красной Звезды — инженера-полковника Д. И. Гецова, подполковников Н. М. Иоселевича и Ф. И. Малинского, капитана 2-го ранга К. В. Радько, инженера-капитана 2-го ранга Е. А. Шестопалова; орденом «Знак Почета» — подполковника К. М. Ильичева и капитана Г. Б. Пичугина.

Летом 1944 г. наконец свершилось то, о чем коллектив училища мечтал все годы пребывания в эвакуации. Начался переезд его из Баку в Ленинград. Еще весной 1944 г. под руководством инженера-полковника электрика Д. И. Гецова начались восстановительные работы в Главном Адмиралтействе по подготовке к переезду в Ленинград основного состава училища.

Приказами начальника училища № 315 от 23 июня и № 327 от 4 июля были сформированы два эшелона. Первый из них во главе с инженерами-контр-адмиралами Л. И. Антоновым и В. А. Соколовым прибыл в Ленинград в начале июля. В нем находились лабораторное оборудование, книги, вещевое имущество, плавсредства училища, семьи постоянного состава, вольнонаемные и курсанты 1-го курса. Второй, возглавляемый начальником училища инженером-контр-адмиралом М. А. Крупским, прибыл 9 августа. С ним прибыли курсанты всех факультетов, в том числе и нового набора, а также оставшаяся часть имущества, необходимая для их обслуживания.

Среди принятых был и Герой Советского Союза В. В. Егоров (это звание было присвоено ему 2 апреля 1944 г. за отвагу и мужество, проявленные

в боях с немецко-фашистскими захватчиками), командир партизанского полка, воевавшего в лесах Ленинградской области. В училище возвратились и многие бывшие курсанты, прошедшие долгими дорогами войны, защищая Родину.

Курсантов разместили на 3-м этаже 1-го и 2-го корпусов и частично в каждом из корпусов № 3—8. Учебный отдел расположился на 3-м этаже в южном углу корпуса № 3. Надо было как можно быстрее подготовиться к новому учебному году, ликвидировать повреждения здания. В этом видели свой почетный долг все офицеры, преподаватели, курсанты, рабочие и служащие училища. Каждый старался внести посильный вклад в восстановление не просто зданий своего учебного заведения, а выдающегося исторического памятника.

Флот строил Адмиралтейство, флот оберегал его в суровые дни блокады, флот взял на себя устранение ее тяжелых последствий.

В результате варварских артиллерийских обстрелов многие помещения Главного Адмиралтейства были повреждены, в некоторых аудиториях и классах разрушен паркет, обвалились потолки, отсырели стены. Этому способствовало и то, что в годы блокады крыши зданий Адмиралтейства не ремонтировались, большинство помещений не отапливалось. Там же, где они отапливались, требовались дрова, ибо отопление в годы войны помещений Адмиралтейства было печное. Чтобы обогреть все учебные и служебные помещения, в 1944 г. требовалось более 3500 кубометров. Заготовкой их занимались курсанты младших курсов.

Для восстановления училища нужно было провести большой объем строительных работ. Первоначально была восстановлена учебная база, существовавшая до войны: отремонтированы лекционные аудитории, помещения для проведения классных и практических занятий, восстановлено и обновлено оборудование кабинетов и лабораторий (физики, химии, машиностроительного черчения, теории корабля, строительной, механики корабля, двигателей внутреннего сгорания, аккумуляторных батарей, корабельных электроприводов, живучести и другие), смонтированы техника, механизмы и приборы, привезенные из Баку. Курсанты активно помогали восстанавливать поврежденные помещения, разбирали завалы в разрушенном бомбой доме в переулке Гривцова, в котором после его восстановления разместилось общежитие офицерского состава.

В дальнейшем был разработан технический проект реконструкции всего здания, по которому предусматривались более целесообразное размещение училища, передача ему всех корпусов Адмиралтейства, надстройка 3-го этажа, постройка переходных мостиков, замена печного отопления центральным и другие работы. Проект был утвержден главнокомандующим ВМФ адмиралом И. С. Юмашевым.

Все работы по реконструкции здания Главного Адмиралтейства проводились под руководством главного архитектора Адмиралтейства, кандидата архитектуры В. И. Пилявского и районного архитектора — инженера по охране памятников О. Н. Шилиной. В ней участвовали также бригада скульпторов Я. А. Троупянского, контора архитектурно-художественной отделки зданий Ленгорсовета, известный художник-реставратор В. С. Щербаков.

Были восстановлены разрушенные в годы войны куранты. Эту сложнейшую работу осуществили часовой мастер Волков и часовщик-живописец Кузнецов. А в канун 1 Мая с Адмиралтейского шпиля был снят маскировочный чехол.

Одновременно с ремонтом и реконструкцией здания Главного Адмиралтейства шла тщательная и кропотливая подготовка к началу учебного года.

Усилия коллектива училища и городских организаций Ленинграда, оказавших большую помощь в проведении сложных работ по восстановлению зданий Адмиралтейства и подготовке к новому учебному году, не пропали даром. Как и намечалось, он начался 1 октября.

На основе изучения опыта войны были внесены коррективы в учебный план и программы. Так, на 5-м курсе паросилового факультета вводилась новая дисциплина «Паросиловые установки». В учебном плане 4-го курса была предусмотрена месячная заводская практика.

Преддипломная практика планировалась на судоремонтных заводах и боевых кораблях флота. Для курсантов кораблестроительного факультета, где до этого была преддипломная практика, проводилась четырехнедельная стажировка на кораблях. В августе по решению наркома ВМФ СССР училищу была передана подводная лодка «П-3» («Искра») для использования в обучении курсантов.

С 14 сентября началась защита дипломных проектов у курсантов набора 1939 г. Председателем государственной экзаменационной комиссии был назначен председатель Научно-технического комитета (НТК) ВМФ СССР контр-адмирал И. В. Алексеев. На защите дипломных проектов присутствовали начальники кафедр Военно-морской академии: член-корреспондент АН СССР контр-адмирал П. Ф. Папкович и выпускник училища 1897 г., профессор, вице-адмирал А. П. Шершов, член НТК ВМФ СССР, конструктор подводной лодки типа «К» капитан 1-го ранга М. А. Рудницкий, флагманский механик Краснознаменного Балтийского флота капитан 1-го ранга А. С. Горохов.

1 октября 1944 г. вновь после долгого перерыва, вызванного войной и эвакуацией училища, на Дворцовой площади и в Главном Адмиралтействе состоялся торжественный выпуск большого отряда офицеров-инженеров Военно-морского флота: 87 дизелистов, 81 паросиловик, 58 электриков и 46 корабелов, всего — 274 человека. Из них: 85 выпускников были отправлены на Балтику, по 57 человек — на Черноморский и Северный флоты, 48 — на Тихоокеанский

флот, 9 — в Амурскую военную флотилию, по 8 человек — в Беломорскую и Днепровскую военные флотилии, 1 человек был направлен в распоряжение Управления военно-морских учебных заведений.

Как и в предыдущем выпуске, первая десятка выпускников имела право выбора флота. Номер определялся суммой баллов результирующих (промежуточных) оценок по всем предметам. Как в спорте, первенство определялось наибольшей суммой. Одновременно действовала система надбавок за исполнение старшинских должностей: 5 баллов — командиру отделения, 10 — помкомвзвода и 15 — старшине роты... Фамилию получившего 1-й номер заносили на мраморную доску училища (медалей для выпускников тогда не было).

Первым среди выпускников был Н. И. Муру (он был занесен на Доску почета), 2-м — В. Н. Герасимов, 3-м — Б. А. Колызаев, 4-м — В. Ф. Дробленков. В первую десятку выпускников входил М. Ф. Ляпин. Все они получили дипломы с отличием.

Среди выпускников были также: В. А. Андреев, П. П. Борщевский, Н. П. Блинов, М. П. Веселов, И. А. Величко, П. Я. Ежов, Н. И. Зарембо, А. М. Айзин, Н. Н. Зубков, П. М. Вахмистров, Н. В. Евдокимов, А. А. Борисов, Г. Д. Журавицкий, Ю. А. Калайда, В. Г. Карпухин, А. А. Майоров, К. И. Мартыненко, Н. Н. Селезнев, А. В. Зверев, Г. И. Попов, К. М. Суворов, В. М. Степанов, Н. А. Цветков, В. А. Шермушенко, В. В. Хрустни, М. Ф. Мельников, С. Н. Маняк, А. В. Трубицын-Макаров, В. И. Чугунов, И. К. Шокало, Д. Е. Гольдман, А. И. Ерислаев, В. Т. Кумельский, Н. Ф. Матросов, В. А. Пономарев, Л. И. Попелов и другие.

Два выпускника, оказавшиеся последними в списке очередности, получили звание «младший инженер-лейтенант»: дизелист Ю. Соколов (за систематическое пьянство) и корабел Н. Д. Сидоров (за частые и дерзкие самоволки). Справедливости ради следует отметить, что впоследствии Н. Д. Сидоров служил достойно и закончил службу начальником шкиперского отдела ГГУ ВМФ в звании «капитан 1-го ранга».

Некоторые офицеры этого выпуска прошли путь до адмирала, в том числе: С. С. Ефремов, А. Н. Мишук, В. П. Иванов, К. Т. Мельников. Ф. Ф. Дробленков, Б. А. Колызаев, В. А. Лапшин, П. Я. Павлов и другие.

Ряд выпускников стали главными наблюдающими за строительством: по всем специальным авианесущим кораблям — А. А. Борисов; по атомным подводным лодкам специальных типов — К. И. Мартыненко; по ряду проектов больших противолодочных кораблей — А. А. Майоров и другие.

Офицеры и курсанты училища параллельно с учебным процессом несли усиленную патрульную службу в г. Ленинграде, участвовали в облавах, привлекались к борьбе с преступными элементами, несли гарнизонную службу по охране военных объектов и складов КБФ. Они также привлекались

к погрузке боезапаса, тралов и караванов в военном порту на корабли флота, участвующие в боевом тралении акватории Финского залива; военной техники и имущества в железнодорожные составы для обеспечения боевой деятельности Ленинградского фронта. Курсанты работали на военном судоремонтном заводе «Масляный Буян» на ремонте и очистке корпусов кораблей флота. Курсанты участвовали в работах по сбору оружия и боезапаса, брошенных отступавшими финнами вблизи станции Лаутаранта (район Териоки). Одновременно им было поручено наблюдение за участком побережья Финского залива в районе Молодежное — Смолячково для обнаружения плавающих и выброшенных на берег мин. В августе—сентябре 1944 г. курсанты направлялись на станцию Молосковицы и в район Гатчины для лесозаготовок. Перед началом работ они оказывали помощь саперным частям в контрольном разминировании предназначенной для лесозаготовок территории, очищали ее от брошенного оружия и боезапаса.

Большое внимание в училище уделялось боевой подготовке. Например, в августе 1944 г. было проведено тактическое учение МПВО с приведением училища в боевую готовность, а в марте 1945 г. — тактическое учение в составе 3 рот курсантов на лыжах с районом действия 30 км.

С 1 февраля 1945 г. при училище были вновь сформированы десятидневные курсы усовершенствования офицерского состава инженеров корабельной службы (КУОСИКС), организованные в соответствии с приказом наркома ВМФ № 0888 от 4 декабря 1944 г. по настоятельному требованию флотов. Большую роль в их организации сыграл питомец училища главный инженер-механик ВМФ И. И. Буддаков. К этому времени штатная численность составляла 1900 курсантов и 100 слушателей КУОСИКС. При училище также работали курсы радиомехаников и врачей контрольно-приемного аппарата ГУК ВМФ.

13 марта 1945 г. от имени Президиума Верховного Совета СССР начальник училища инженер-контр-адмирал М. А. Крупский торжественно вручил медали участникам обороны Москвы, Ленинграда, Одессы, Севастополя и Кавказа. Как отмечала газета «Дзержинец» 15 марта 1945 г., медаль «За оборону Москвы» получил Герой Советского Союза капитан И. Д. Николаенков. Капитану 3-го ранга Сидоркину были вручены медали «За оборону Одессы» и «За оборону Кавказа». Медалями «За оборону Москвы» и «За оборону Кавказа» был награжден младший лейтенант Д. И. Фланцбаум, курсант Волкогон — «За оборону Ленинграда» и «За оборону Кавказа». Медалью «За оборону Москвы» были награждены 18 человек, «За оборону Ленинграда» — пять, «За оборону Севастополя» — три и «За оборону Кавказа» — 283 человека. Всего было награждено более 300 питомцев училища. Кроме того, 11 отличников учебы были награждены значками «Отличник ВМФ». Среди награжденных были старшина 1-й статьи Ю. В. Разумов, старшины

2-й статьи В. А. Кожин, В. Д. Боярский, Н. А. Коцюбин, курсант А. Г. Степанов и другие.

25 марта на всех факультетах училища закончилась защита дипломных проектов, а 1 апреля 1945 г. состоялся 3-й ускоренный и 5-й по счету выпуск за годы Великой Отечественной войны. Это был исключительный выпуск. В училище они пришли еще до войны, в 1940 г. Потом большинство из этого курса попали в Чудскую военную флотилию, многие из них погибли или были ранены, тонули на Ладоге. Опаленные войной, они тем не менее высоко несли знамя училища все годы учебы. Об этом говорит то, что свыше 70 % курсантов этого курса получили при защите дипломных проектов хорошие и отличные оценки. Из 118 выпускников 79 человек успели принять непосредственное участие в боях не только с Германией, но и с Японией.

55 человек были награждены орденами и медалями. В числе выпускников, вышедших на флот, были: Н. А. Басманов, К. Г. Булдаков, Л. А. Верещагин, И. А. Гарбуз, В. Г. Демченко, С. А. Дмитриев, В. В. Евдокимов, Ф. К. Ермолин, И. Е. Егоров, Б. С. Гуцин, П. А. Зубков, В. Ф. Кришен, Н. А. Матвеев, Ю. М. Немиро, Е. И. Носиков, А. Н. Мазеркии, Ю. А. Рудаков, И. М. Стецора, Л. Ф. Суевалов, В. И. Нижников, И. Г. Ткаченко, Е. А. Шитиков, Н. М. Лазарев и другие.

Закончилась Великая Отечественная война. Чисто внешне для жизни училища окончание войны выразилось в том, что после долгого перерыва 7 ноября 1944 г. в Ленинграде и 1 мая 1945 г. в Москве его сводный батальон принял участие в парадах.

А 9 мая радио принесло весть о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии. Наступил миг Великой Победы!

Училищу было оказано большое доверие — представлять Военно-морской флот в историческом параде Победы 24 июня Батальон военно-морских училищ (им. Ф. Э. Дзержинского и им. М. В. Фрунзе) вместе с представителями всех видов Вооруженных сил торжественным маршем прошел по исторической Красной площади.

Один из пяти военно-морских флагов сводного полка моряков 24 июня 1945 г. нес отличник учебы и дисциплины, активный участник защиты Москвы в составе 84-й отдельной морской стрелковой бригады, старшина 1-й статьи Р. Ф. Жуков.

В составе участников парада Победы были: инженер-капитан-лейтенант Е. И. Федосеев, старший лейтенант А. И. Филиппов, старший инженер-лейтенант Г. В. Соломоник; 52 курсанта паросилового факультета — Ю. Н. Атапеев, В. С. Антонов, Б. А. Басов, В. К. Бебешин, А. К. Белов, О. М. Белозеров, Л. М. Беляев, Э. В. Бобров, Ф. М. Борц, И. Г. Булыгин, Ю. Н. Ванюшин, В. В. Власов, М. И. Волик, В. К. Востоков, Б. В. Головин, Г. В. Горюнов, А. М. Госперский, Е. Н. Давыдов, О. Ю. Дубовин, Э. Я. Зиден, Э. П. Карпеев,

Н. А. Клименко, Ю. Ф. Колотилин, А. Н. Красавин, А. И. Кротов, В. А. Кудрявцев, Ю. А. Маков, А. Н. Макушин, А. Г. Максимченко, В. Д. Мелех, А. В. Мишуев, Г. Н. Мордвинов, О. Н. Назаров, Ю. А. Несвитский, В. И. Николаев, П. П. Орлов, Ю. Н. Панышев, К. О. Пененберг, Б. Н. Петрикевич, И. А. Потапочкин, Г. А. Расстанаев, П. П. Савельев, А. К. Синявский, А. В. Соболев, В. М. Сорокин, В. М. Усоскин, В. В. Филиппов, Н. Т. Чебров, А. Н. Чуйков, И. Д. Шабашин, С. М. Шулдков, И. С. Элькинд; 22 курсанта дизельного факультета — В. В. Балабин, В. П. Борисоглебский, А. С. Дунаевский, Б. С. Ермаков, М. С. Игнатъев, А. А. Киселев, В. В. Краснов, В. М. Крыльцов, Е. А. Кошелев, В. А. Маршев, Ю. И. Немцовский, А. П. Охотников, В. П. Панин, В. В. Селезнев, Д. А. Сеницын, А. А. Терешников, А. Г. Уваров, Р. Д. Филонович, В. М. Четвериков, С. И. Чумаков, Г. Б. Шнипко, В. Д. Шурубович; 17 курсантов электротехнического факультета — Н. Ф. Гаврилов, Р. Ф. Жуков, В. М. Крупский, Т. Г. Кулинич, Г. И. Левандовский, Д. И. Лосев, А. А. Немиро, Л. В. Николаев, В. Н. Переход, И. А. Рябинин, В. Л. Рябченко, В. А. Степанов, А. А. Строков, Н. Г. Филиппович, В. И. Финагин, Ю. К. Цымбаев, А. Д. Шестопалов; 12 курсантов кораблестроительного факультета — Ю. А. Артамонов, В. Д. Боярский, А. И. Зараев, Б. В. Замышляев, И. С. Кабанов, Н. Н. Кайдалов, В. И. Любимов, В. С. Маркин, Б. С. Никитин, Г. Ф. Надьярных, И. С. Платонов, Я. В. Гах.

Директивой Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации № 17 от 12 июля 1996 г. училище отнесено к составу воинских частей, входивших в состав действующей армии в период с 26 июня по 22 августа 1941 и с 11 августа 1944 по 9 мая 1945 г.

За годы войны свыше 2000 питомцев училища были удостоены высоких наград Родины. Среди них орденом Ленина были награждены П. М. Ильин, С. Н. Лабецкий, К. М. Максимов и другие; орденом Красного Знамени и Красной Звезды — свыше 50 человек, в том числе орденом Красной Звезды — А. Л. Абрамов, Б. А. Безмельницын, Л. Н. Дорогань, В. П. Коваленко, В. М. Крыльцов, Ю. С. Максимов, Д. И. Фланцбаум, Б. Е. Хуц, А. В. Романенко, В. Т. Цыганков, И. И. Камзалов и другие; орденом Отечественной войны I степени — М. А. Лебедев, А. И. Ренев и другие; орденом Отечественной войны II степени — И. Д. Андреев, А. И. Филиппов, Ф. И. Чистяков, Н. А. Астратов, И. В. Горьков и другие... Не все дзержинцы, защищавшие Отчизну, дожили до радостного дня Победы. В боях с фашистами всего погибло 810 питомцев училища, в том числе 246 офицеров, 18 мичманов, 524 курсанта, 5 слушателей, 1 матрос, 16 рабочих и служащих.

О некоторых из них речь шла в этой книге. Как уже говорилось выше, в музее истории училища хранится Книга памяти, в которой увековечены имена всех погибших в боях за Родину в минувшей войне.

*Девятое мая — Истории счет,
Народов России победная дата,
Героям Победы — поклон и почет!
Слава погибшим Героям!*

Дзержинцы в боях за Москву

...В августе 1941 г. по приказу Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского было эвакуировано в г. Правдинск (Горьковской, ныне Нижегородской области).

По распоряжению наркома ВМФ военно-морскими училищами были досрочно выпущены курсанты старших курсов для укомплектования должностей среднего начсостава и курсанты 1-го и 2-го курсов в качестве младших командиров.

3 ноября большая группа курсантов, офицеров постоянного состава и вновь произведенных офицеров-инженеров были направлены в распоряжение командующих военными округами и флотами для формирования воинских частей, отправляемых на фронт, в том числе под Москву. Среди них курсант Таубин¹; инженеры-лейтенанты (А. К. Гречуха, А. П. Воронцов, В. В. Жуленев, К. А. Пустовалов, В. П. Рубцов, И. В. Рукавишников)², В. Д. Болокадзе, Ю. В. Рожанский, Несифоров; младшие инженеры-лейтенанты С. М. Алюров, К. К. Болотов, А. А. Бравиков, М. В. Голубков, Н. Герасимов, В. Венедиктов, Н. С. Долгополов, В. В. Жуков, И. П. Иванов, Я. С. Коваленко³, Н. В. Капустин, Б. А. Коротаев, А. Н. Мазеркин, А. Н. Метлинов, А. Д. Кружалов⁴, П. Комяков, Ф. Ф. Михайлов, И. С. Гурвич, Ю. В. Липатов, Д. Г. Новиков, И. Д. Николаенков, В. Г. Осипов, Л. Одинцов, А. Окрасинский, Н. Подрезов, В. М. Руденко, В. Г. Ставицкий, О. А. Андреев, А. К. Артиюков, Н. А. Басманов, В. И. Бровкин, А. П. Воронов, А. Г. Гольдберг, М. Е. Дудышев, К. И. Дыманский, Л. С. Енютин, Жевакин, И. И. Иванов, С. М. Зайцев, Г. Т. Кулинич, Кирюшкин,

¹ После войны генерал-майор, заместитель начальника Артиллерийской академии.

² Впоследствии капитаны 1-го ранга.

³ Затем командир БЧ-5 знаменитой ПЛ «С-13» А. И. Маринеско. Награжден многими боевыми наградами. После войны продолжал службу на подводных лодках Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов, флагманским инженером-механиком соединений, в центральном аппарате ВМФ. В 1966 по 1975 г. служил заместителем начальника родного училища — ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского.

⁴ В будущем капитан 1-го ранга, начальник кафедры училища, кандидат технических наук, доцент. Его воспоминания о военных годах хранятся в музее училища. В годы войны плавал на подводных лодках. Был награжден тремя орденами. В 1941—1943 гг. воевал на сухопутном фронте командиром взвода, участник обороны Москвы.

Кремер, Пешкур, Г.Н. Мельников, М.В. Новак, Д.И. Негашев, А.И. Пастухов⁵, В.Г. Субботин, Трошин, А.Ф. Барабанщиков, Л.А. Богданов, В.М. Ахутин⁶, М.Е. Богданов, В.Е. Голубев, Н.М. Лазарев, А.И. Лазарев и другие.

Еще в начале ноября Верховное главнокомандование приняло решение о формировании в районах восточнее Москвы ряда резервных армий, силами которых намеревалось разгромить ударные группировки немецких войск севернее и южнее Москвы.

Одной из этих армий была 1-я ударная армия. Осуществляя сосредоточение своих соединений, она частью наличных сил держала оборону на рубеже канала Москва—Волга в районе Дмитрова. В состав армии были включены 8 стрелковых бригад и 12 лыжных батальонов, в том числе 71-я и 84-я морские стрелковые бригады.

71-я бригада прибыла из Сибирского военного округа в район сосредоточения частей 1-й ударной армии 27 ноября 1941 г., расположившись в 10 км восточнее Дмитрова. Там стрелковые батальоны и артиллерийско-минометные дивизионы были довооружены. В ночь на 30 ноября бригада заняла позиции по восточному берегу канала в 15 км южнее Яхромы. Через сутки моряки переправились через канал и атаковали укрепления врага в селах Языкове, Ольгове и Гончарове. Бои носили ожесточенный характер: Языково переходило из рук в руки и только на третий день было окончательно освобождено воинами бригады. В боях за Языково моряки потеряли более 500 бойцов.

7 декабря 71-я бригада вместе с другими соединениями армии перешла в наступление. На этом этапе боев в дело вступила и 84-я бригада, прибывшая из Приволжского военного округа несколько позднее — 5 декабря. Эта задержка по срокам произошла по уважительной причине: в пути следования на маршруте возникла угроза захвата противником важного железнодорожного узла — города Рязск. Наступавшие на Тулу танкисты Гудериана частью подвижных сил нанесли удар по Павельцу, а передовой отряд мотоциклистов ворвался в г. Скопин. До Рязска оставалось около

⁵ Затем старший преподаватель кафедры теории корабля училища, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой и декан факультета в Ленинградском институте авиационного приборостроения.

⁶ Воевал под Москвой в должности командира роты разведки бригады морской пехоты. Был тяжело ранен. После излечения — вновь на западном фронте. В мае 1942 г. вернулся в училище. После окончания его в 1946 г. служил на кораблях Балтийского флота. С 1948 г. занимался научно-исследовательской, конструкторской и военно-организационной деятельностью в области создания новой техники для ВМФ, с 1958 г. — преподавательской работой. В 1964 г. организовал и возглавил первую в стране научно-исследовательскую лабораторию биомедики-бернетики. Позднее — капитан 1-го ранга в отставке, доктор технических наук, профессор, действительный член Международной инженерной академии и Международной академии информаций, директор Научно-исследовательского-конструкторского-технологического института биотехнических систем, председатель секции научного совета РАН по комплексной проблеме «Кибернетика», лауреат Ленинской и Государственной премий.

тридцати километров. Вечером 26 ноября подразделения бригады выгрузились в Рязске. В тот момент других наших войск в этом районе не было. Комбриг направил к Скопину подразделения разведчиков, которые к утру достигли окраин городка. Следовавшие за ними батальоны охватили Скопин полукольцом и внезапно атаковали противника. Упорный бой закончился в пользу моряков, и фашисты покинули Скопин. К 28 ноября подразделения бригады продвинулись к Павельцу на 10—12 км и заняли оборону. На следующий день их сменили подошедшие армейские части. Первое боевое крещение — первые потери: два десятка погибших и около пятидесяти раненых...

84-я бригада включилась в наступательные бои 1-й ударной армии 7 декабря в районе Федоровки, а 9 декабря с боем взяла д. Аладыно и вышла к реке Лутосня. В ходе боев подразделения бригады обошли Клин с юго-запада и 14 декабря пробились на южную окраину города. 15 декабря наши войска очистили Клин от врага.

71-я бригада за четыре дня наступления прошла с боями более сорока километров и вышла к реке Лама в районе села Алферьево.

84-я бригада при содействии двух других стрелковых бригад 18 декабря овладела крупным населенным пунктом Теряева Слобода и на следующий день достигла берега Ламы.

На рубеже Ламы войска 1-й ударной армии встретили организованное сопротивление врага и начали подготовку к прорыву его обороны.

10 января 1-я ударная армия возобновила наступление, а спустя девять дней была выведена в резерв Ставки Верховного главнокомандования.

71-я бригада была преобразована во 2-ю гвардейскую стрелковую бригаду, а 84-я — награждена орденом Красного Знамени. Так был отмечен массовый героизм моряков этих бригад в битве за Москву.

В боях под Москвой сложили свои головы бойцы 84-й бригады курсанты-дзержинцы Виктор Безруков, Юрий Жетвин, Владимир Лихов, Аркадий Морозов. Получили ранения и контузии Виктор Кириллов-Угрюмов, Лев Космарский, Михаил Кремер и Юрий Максимов. Еще до начала боев из бригады были переданы в формируемые части гвардейских минометов Сергей Богдановский и Яков Гах. Из 71-й бригады по ранению выбыли Николай Бусарев и Петр Гараскин. Так что ко времени вывода 1-й ударной армии в резерв Ставки ВГК в составе этих бригад не осталось никого из бывших московских спецшкольников и курсантов ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского.

Среди защитников Москвы были дзержинцы: В. Г. Кириллов-Угрюмов. Ю. С. Яковлев⁷, Р. Ф. Жуков⁸, В. М. Ахутин⁹. Впоследствии они стали круп-

⁷ Командир батареи 76-мм орудий.

⁸ Разведчик 84-й ОМСБ.

⁹ Командир роты разведки 84-й ОМСБ.

ными учеными, докторами наук, профессорами. Об одном из них в книге С. Е. Захарова и Ю. И. Зверева «На подмосковных рубежах» говорится: «Среди тех, кто отличился в этих боях, был 17-летний старшина 1 статьи В. Г. Кириллов-Угрюмов... Храбро вел себя он и в бою за деревню Бородино. Там старшина получил тяжелое ранение. Друзья-моряки вынесли его из-под шквального огня...» Через 3 месяца Кириллов-Угрюмов в составе батальона выздоравливающих еще две недели провел в снежных окопах под Сухиничами, пока из тыла не пришли свежие части.

Необычна судьба этого человека. «Дома у нас висел портрет отца в черном морском кителе и с кортиком на боку, — вспоминает В. Г. Кириллов-Угрюмов. — Это определило мою дорогу в военно-морскую спецшколу, а затем в Высшее военно-морское училище». В 1941 г. его мечта сбылась. Он стал курсантом ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского. Кто знает, на какие моря привела бы эта дорога, если бы не война. После тяжелого ранения ни в действующую армию, ни на флот он вернуться не смог... Ему было только семнадцать, а уже одна жизнь — военно-морская — прожита; после ранения на фронте надо начинать все сначала. В. Г. Кириллов-Угрюмов поступает в Московский механический институт (впоследствии знаменитый МИФИ). В. Г. Кириллов-Угрюмов оказался на самом гребне науки... Он — декан факультета экспериментальной и теоретической физики, ректор МИФИ... Даже в те бурные годы это было необычно — возглавить один из самых сложных вузов. При непосредственном участии Виктора Григорьевича было создано большинство проблемных лабораторий МИФИ. При этом он, продолжая преподавать, занимался научными исследованиями, благодаря которым был, в частности, обнаружен самый мощный галактический переменный источник Лебедь X-3. Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР. К двум орденам, полученным во время Великой Отечественной войны, прибавилось еще четыре. В 1974 г. В. Г. Кириллова-Угрюмова назначают председателем Высшей аттестационной комиссии при Совете министров СССР; 13 лет он возглавляет ВАК!..

И еще один пример. По решению ГКО в первых числах июля 1941 г. были созданы два отдельных артиллерийских морских батальона — 199-й и 200-й. На их вооружении были современные по тому времени 100-мм и 152-мм корабельные орудия. Главная задача артиллеристов состояла в том, чтобы защищать Москву на дальних подступах, на наиболее танкоопасных направлениях. Располагались они в верховьях Днепра при пересечении его с железной дорогой и Минским шоссе.

Моряки-артиллеристы мужественно сражались с наступающими танками и пехотой врага. В районе станции Дорогобуж они разгромили более двух дивизий, уничтожив около 200 фашистских танков. Отличились в этих

боях и курсанты училища — В. Микуленок (ПСФ), А. Ваксмахер (корфак), Н. Соловьев (ДФ) и другие.

В начале октября отважные артиллеристы оказались в окружении. Расстреляв весь боезапас, они взорвали орудия и с боями стали выходить из окружения. Многие из них, в том числе Микуленок и Ваксмахер, погибли, а помощник командира взвода управления старшина 1-й статьи Н. В. Соловьев был ранен и попал в плен. В первую же ночь ему удалось бежать. А в первых числах ноября он перешел линию фронта. После выздоровления он попал в 1-й Московский отдельный отряд моряков, который предназначался для ведения уличных боев... Он принимал участие в историческом Московском параде 7 ноября 1941 г. и в декабрьском наступлении под Москвой. Главный старшина, мичман, лейтенант Н. В. Соловьев участвовал в боях под Новороссийском, в Керченской десантной операции... Был еще дважды ранен...

Необычные факты его боевой биографии, в частности обстоятельства перехода через линию фронта и возвращения в Москву, послужили основой литературного образа (политрука Синцова в романе «Живые и мертвые» К. М. Симонова).

Позднее курсант 1-го курса В. Г. Кириллов-Угрюмов вспоминал о своем участии в Московской битве: «На построении курсантов паросилового факультета было объявлено, что 75 первокурсников направляются на формирование морских бригад в Приволжский военный округ. В их число попал и наш учебный взвод. Всем однокурсникам присвоили воинское звание “старшина I статьи”, и мы с гордостью нашили на свои форменки “три сопли” — как называли в обиходе нашивки из трех узких золотистых полосок на рукаве.

Ранним утром 2 ноября нас посадили на пассажирский поезд, который привез нас в Горький. Там нашу команду в полторы сотни первокурсников погрузили на пароход, который 5 ноября доставил нас в Ульяновск, где находился штаб ПриВО. Вместе с нами самостоятельно следовали вновь испеченные офицеры из числа курсантов старших курсов училища. Наш взвод держался сплоченной группой и при распределении по морским бригадам попал в одну команду, направленную в распоряжение штаба 84 морской стрелковой бригады. В Чердаклах, где находился штаб, нас быстро распилили по подразделениям: кто попал в отдельные роты автоматчиков и разведки, кто в спецминометные подразделения, ну а большая часть оказалась в стрелковых батальонах. Я и мой товарищ Юра Попов были назначены командирами отделений в батальон, возглавляемый капитаном Масленниковым Л. Н. В подчинении у нас оказались люди значительно старше нас по возрасту и жизненному опыту. Мы быстро нашли с ними общий язык. Они ничем не выказывали нам, семнадцатилетним командирам, своего превос-

ходства в годах и, можно сказать, по-отечески опекали в преодолении трудностей походной и боевой жизни. В наших с Юрой отделениях действовал неписанный девиз: “Один за всех и все за одного!”

Получили теплое зимнее обмундирование. Пришлось расстаться с флотской формой, но тельняшки и форменки по-прежнему согревали тело и душу. Вскоре бригаду погрузили в эшелон, и мы направились на Запад. На одном из лесных полустанков наш эшелон неожиданно остановился. Было тихо, шел снег. Вдоль вагонов прозвучала команда: “Выходи строиться!”. На тупиковом пути против нашего эшелона находились несколько товарных вагонов. В раздвинутых дверях стояли солдаты. Последовала команда: “Получить оружие!”, и старшины роты повели нас к этим вагонам. На взвод выдали полный комплект мосинских винтовок, уже побывавших в боях, три ящика ручных и противотанковых гранат и отдельно ящики с запалами, несколько ящиков с патронами, а также три дягтеревских пулемета. Взвод ПТР и пульзвод “отоварились” противотанковыми ружьями и двумя станкачами “Максим”. На вопрос об автоматах получили лаконичный ответ: “Возьмите у немцев!”. Уже в теплушке среди бывалых солдат заходит разговор, что скоро в бой. Чутье не подвело: когда подъехали к Рязску, последовала команда на выгрузку. К штабному вагону вызвали ротных командиров, и через час батальон в походном строю двинулся к городу Скопин по заснеженной дороге в западном направлении. На подходе к небольшой деревеньке наши разведчики наткнулись на вражеских мотоциклистов. Роты развернулись в цепь и стали окружать деревню. Немцы повели себя нагло. Видимо, не разобравшись в обстановке, пьяные фашисты выскакивали из домов с криками: “Рус, сдавайся!”. Завязалась перестрелка, в дело пошли гранаты, и фашисты нашли последнее упокоевание на рязанской земле. Роту оставили во втором эшелоне в качестве заслона, а батальон продолжил наступление на Скопин. В эти первые после боя часы пообщался с Юрой Поповым: похоже, что проверку выдержали, хотя умение командовать надо еще наживать.

Через пару дней нас сменили армейские части и бригада вернулась в Рязск...

...Наш эшелон приближался к Москве. В заиндевшее окошко теплушки наблюдаю, как проскакиваем знакомые подмосковные станции: Раменское, Кратово, Удельная... Только подумать, всего полгода назад я наблюдал на платформах этих станций толпы нарядных дачников, а теперь, заснеженные, они были безжизненны и пусты... Ранним утром 2 декабря нас выгрузили в Загорске. Из черных динамиков на станциях раздавались команды ведущего преподавателя Гордеева, который, как обычно, проводил урок утренней гимнастики. Этот урок звучал в моих ушах как прекрасная музыка — значит Москва жива, значит Москва держится!

Стало известно, что бригада вошла в состав 1-й Ударной армии и нам теперь полагается довольствие наравне с гвардейцами. С энтузиазмом восприняли и другую новость — оборону Москвы возглавляет генерал армии Жуков. Уже тогда с его именем ассоциировались успех и победа. Вскоре батальон выстроился в походную колонну и начался длинный утомительный марш к линии фронта. Стояли крепкие морозы.

Реальной опасностью было обморожение, но у нас под шинелью были ватные фуфайки и штаны, на ногах валенки, а под шапкой — шерстяной подшлемник...

...Наш переход длился более трех суток. В течение светлого времени шли проселочными и лесными дорогами, одолевая за день до 30 км. Ночевали в пустующих деревнях. Каждая изба вплотную забивалась усталыми бойцами, спали вповалку на полу, скамьях и полатах. Утром затемно рота выстраивалась в очередь к полевой кухне за порцией жидкой горячей каши, и с рассветом мы продолжали свой путь к передовой...

...5 декабря достигли линии фронта. Бригаду определили во второй эшелон 1-й Ударной армии. Расположились в районе деревни Горки в 2—2,5 км от восточного берега канала Москва — Волга. Приводили себя в порядок, собирали отстающих (были и такие).

Утром 6 декабря из-за канала донеслись звуки артиллерийской канонады. Позже стало известно, что в этот день войска первого эшелона армии нанесли удар по фашистам в направлении Федоровки — сильно укрепленного узла обороны немцев. На следующий день по временному мосту перешли на западный берег канала и стали продвигаться по Рогачевскому шоссе. Впереди нас вела бой 56-я бригада — сосед по второму эшелону. 8 декабря эта бригада с участием нашей выбила врага из Федоровки. Когда достигли Рогачевского шоссе, то обнаружили, что дорога на большом протяжении забита брошенной боевой техникой. Такое зрелище подняло настроение, укрепило уверенность в наших силах. Далее шли лесами вдоль шоссе на север. Во время краткой остановки удалось пообщаться с Юрой Поповым. Полузасыпанные снегом, обросшие живописными снежными бородами инея на подшлемниках, мы напоминали этаких сказочных лесных гномов. Несмотря на холод и голод, бессонные ночи, мы сохраняли бодрое настроение и подшучивали друг над другом по поводу своего внешнего вида. Утром 9 декабря батальон атаковал Аладьино и вышел к реке Лутосня. В этом бою я недосчитался двух бойцов — немцы сопротивлялись изо всех сил.

За рекой находились заросшие снегом высоты, а за ними, как нам пояснили, открывалась дорога на Клин. Видимо, именно тогда родился популярный в бригаде призыв: “Моряки, даешь Клин! За Клином — Берлин!”. Мало того, этот призыв прозвучал на всю нашу Ударную армию.

Фашисты прочно обосновались на этих высотах, превратив кирпичные фундаменты деревенских домов в долговременные боевые точки.

12 декабря наш батальон атаковал деревню Бородино. Роты сосредоточились в лесу. Когда стемнело, вышли в открытое поле и развернулись в цепь. Передвигались по глубокому снегу “перекатами”: пока одни залегали в снегу и вели огонь по деревне, другие “вспыхивали” снежную целину, ведя огонь на ходу. Фашисты повсеместно использовали осветительные ракеты и патронов не жалели. Со стороны деревенских домов на нас направлялись светящиеся пулевые трассы. По ним мы засекали расположение огневых точек врага и вели ответный огонь. Участие в этом ночном бою минометных и артиллерийских батарей в моей памяти не отложилось, хотя, возможно, оно и было. Мы подбадривали себя возгласами “Полундра!”, “Даешь Клин!” и продолжали продвигаться по деревне. По цепи передавали команду “Приготовить гранаты!”. Наступал решающий момент нашей атаки. Когда начали очередной бросок, пулеметная очередь достала меня. Правую руку пронзила острая боль, и я повалился в снег. Возникли слабость и озноб, какое-то чувство беспомощности. Цепь ушла вперед, а я попытался остановить кровотечение. На мое счастье, вскоре ко мне подползли санитары, сделали перевязку, и я, шатаясь от слабости, медленно заковылял к опушке леса, волоча за собой винтовку (существовал суровый приказ, запрещающий бросать оружие на поле боя).

В лесу находился сборный пункт, откуда раненых отправляли в медсанроту. Было нас там десятка два.

...По лесной дороге нас доставили на повозках в медсанроту. Там сделали дополнительную перевязку и затем вместе с другими ходячими ранеными на открытой полуторке отправили в госпиталь.

Лечился в двух госпиталях, а через три месяца выписали в батальон выздоравливающих 302-го запасного полка в пос. Кратово. Моя правая рука была практически парализована, и намечалось продолжение лечения на грязях Кавказа. Но вместо курорта всю “инвалидную” команду бросили в снежные окопы западнее Сухиничей изображать для противника “нормальную” передовую. Вскоре пришли из тыла свежие части и нас всех отправили по домам.

В Москве в июне 1942 г. меня комиссовали, дали инвалидность и поставили жирный крест на моих мечтах о военно-морской службе, о продолжении учебы в родной Дзержинке...»

Интересны воспоминания о боях под Москвой еще одного курсанта-дзержинца — Д. И. Фланцбаума:

«31 октября 1941 г. по сигналу “Большой сбор” училище построили на плацу и там объявили приказы: всех курсантов пятого и четвертого курсов

и более половины первокурсников командировать в морские стрелковые бригады. Самая многочисленная группа отправилась в Ульяновск. Помнится, на пристани Ульяновска мы, оставшись без привычного командирского попечения, по инициативе стихийно выдвинувшихся вожаков Володи Ахутина и Рэма Жукова устроили прощальную выпивку. В штабе Приволжского военного округа первокурсников расписали по морским бригадам, и на следующий день наша команда около 40 человек явились в штаб 84-й бригады на станции Чердаклы. Оттуда нас уже маленькими группками разослали по окрестным деревням, где формировались подразделения бригады.

Я вместе с однокашниками по факультету Сергеем Богдановским, Яковом Гахом, Николаем Казанцевым, Евгением Карасевым и Михаилом Кремером попал в спецминометную роту. Спецоружия в ней не было, и вся служба сводилась к изучению уставов и строевым занятиям в поле. Нам переделали в армейское зимнее обмундирование, а флотское “приданое” мы пустили на обмен для пополнения не слишком богатого казенного довольствия. Деревенский “кайф” быстро закончился, и мы по боевой тревоге вышли в Чердаклы.

Нашей роте предоставили две теплушки, сообщили номер эшелона. Мы, судя по всему, направлялись к Москве. Ночью высадились в Рязске, вооружившись старыми Мосинскими винтовками. Нашу роту разместили в небольшой слободке под Рязском, а стрелковые батальоны и разведчики пошли в бой против фашистов, захвативших городок Скопин.

Затем бригаду вновь погрузили в эшелоны и через несколько часов мы подъехали к Загорску... К линии фронта шли походным порядком. Для меня этот марш оказался тяжелым, так как я не по ноге выбрал валенки. К месту ночевки добрался одним из последних и всю роту не застал на месте: ее срочно отправили на курсы по изучению “катюш”, а всех отставших “спецминометчиков” распределили по стрелковым батальонам. Так я оказался в пулеметной роте второго или третьего батальона (не помню точно, какого именно). К линии фронта добрались на исходе вторых суток. За каналом слышалась стрельба, вспыхивали осветительные ракеты. На следующий день пошли в бой...

Не доходя до Клина, батальон занял оборону по опушке леса. Впереди открытое поле, а за ним селение, занятое фашистами. Отрыли снеговые окопы, в землю нашими лопатками не докопаться при морозе за 20 градусов. Ночью атаковали немцев и выбили их из деревни...

Хотя мы и были одеты тепло, но при круглосуточном пребывании на сильном морозе и без движения никакая одежда не спасала. Поэтому, несмотря на запрет, люди жгли костры и грудились возле них, прожигая валенки и шинели...

12 декабря батальоны бригады вышли к высоте 220 — оплоту фашистской обороны Клина. Завязались упорные бои, и наше продвижение застопорилось. Тогда командир бригады поднял в атаку свой резерв — роту автоматчиков. Злополучная высота была взята, но дорого обошлась бригаде — на подступах к ней осталось множество погибших бойцов и их комбриг полковник Молев... В ночь на 15 декабря мы пробились к южной окраине Клина, а к исходу дня наши войска очистили город от противника. После Теряевой Слободы наш батальон вышел к селу Шубино на правом берегу реки Лама. Мой пулеметный расчет выдвинули на окраину села против позиций фашистов, находившихся за Ламой в деревне Узорова. На этот раз мы смогли согреться в баньке, которую сразу же протопили. В ней и отдыхали, поочередно дежуря у пулемета.

Запомнились два момента из нашей Ламской обороны: поездка в Клин за боеприпасами и “банный день”.

В Клину я побывал под Новый 1942 год. Там я совершенно случайно встретил дзержинца Азата Заир-Бека из роты автоматчиков. Я с трудом узнал его: весь почерневший, с красными от недосыпа глазами и какой-то обгорелый, он со стоном поведал мне о гибели на высоте 220 своего брата-близнеца Измаила. Наш разговор был недолгим, и мы с ним разошлись: я — к машине с боезапасом, а Азат (если мне не изменяет память) — в госпиталь. В Клину наша команда заночевала в полусгоревшем здании хлебозавода. Ушлый водитель раздобыл где-то бутылку денатурата, поколдовал над его очисткой, и мы проглотили по полстакана этого огненного напитка, отметив наступление Нового года. Закусили сухарем и сразу уснули впритык друг к другу.

Однажды нас поотделенно в ночное время на дровнях возили к уцелевшей риге километрах в пяти от передовой. Печь для сушки зерна была жарко натоплена, но земляной пол был холоден как лед. Каждому выдавали по шайке холодной и горячей воды и на всю банную процедуру отводили не более 15—20 минут — надо было успеть помыть за ночь все роты. В таком темпе мы успевали помыться и смыть накопившуюся на теле грязь. Следовала команда «На выход», и мы в суете напяливали на еще мокрое тело всю одежду и обувь, выскакивали на мороз и вповалку укладывались на дровни. Самое удивительное, что никто не простужался.

...В середине января перешли в наступление. Главный удар нанесли наши соседи на флангах, а мы выбили фашистов из Узорова. Вскоре бригаду вывели из боя и сосредоточили в Клину».

И еще один герой Московской битвы — Игорь Дмитриевич Николаенков. Свой боевой путь курсант 4-го курса училища начал под Москвой в должности командира минометного взвода. В январе 1942 г. он был тяжело

ранен, но по излечении снова вернулся в строй, уже командиром минометной роты. С боями прошел тысячи километров, участвовал в освобождении Московской, Орловской, Курской областей. При форсировании реки Днепр у Великого Букирина, что южнее Киева, в 1943 г. его рота захватила плацдарм и в течение многих часов защищала его, отбиваясь от яростных атак гитлеровцев, бросавших на хребцов все новые и новые войска, наступление которых поддерживали танки и авиация. В роте появились убитые и раненые, на исходе были боеприпасы.

И.Д. Николаенков был ранен, но не уходил с поля боя и продолжал руководить боем. В самый критический момент боя он принимает решение вызвать огонь на себя. Мощный артиллерийский удар наших батарей заставил фашистов отступить. Плацдарм был удержан до подхода подкрепления. За успешное форсирование реки Днепр, прочное закрепление и удержание плацдарма на ее западном берегу и проявленные при этом отвагу и героизм гвардии старший лейтенант И.Д. Николаенков был удостоен звания Героя Советского Союза.

В марте 1945 г. выпускникам училища, которые были возвращены с фронта для окончания учебы, были вручены медали «За оборону Москвы». Вручение проходило в Ленинграде, в Главном Адмиралтействе, куда училище вернулось из эвакуации в 1944 г.

Медалью были награждены 18 человек, среди них: Герой Советского Союза капитан И.Д. Николаенков, младший лейтенант Д.И. Фланцбаум и другие.

А 9 мая 1945 г. радио принесло весть о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии.

Наступил миг Великой Победы!

Один из пяти военно-морских флагов сводного полка моряков 24 июня 1945 г. нес отличник учебы и дисциплины, активный участник защиты Москвы в составе 84-й отдельной морской стрелковой бригады, старшина 1-й статьи Р.Ф. Жуков¹⁰.

¹⁰ Рэм Федорович Жуков в ноябре 1941 г. был направлен во взвод разведки 84-й отдельной морской стрелковой бригады. Уже в первых боях под Москвой он вместе с другими разведчиками совершил ряд смелых и дерзких рейдов по тылам противника. В 1944 г. возвратился в училище для продолжения учебы. Окончив училище, служил на кораблях, занимался научной работой. Удостоен многих боевых наград. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР ему присвоено почетное звание «Заслуженный рационализатор РСФСР». Имя Рэм родители дали в честь революции, электрификации и мира.

Военно–морское образование в годы Великой Отечественной войны

Государственная политика СССР в годы Великой Отечественной войны в области военного образования была направлена на перестройку системы образования офицерских кадров и проведение научных исследований, отвечающих требованиям войны, сохранение научно-педагогического потенциала, восстановление сети образовательных учреждений, установление и поддержание связей с действующими флотами и фронтами.

Учебный процесс в военно-морских образовательных учреждениях не прерывался даже в самое тяжелое для страны время — в первый год войны. К началу войны в 1941 г. сеть военно-морских образовательных учреждений страны включала 2 академии: Военно-морскую академию им. К. Е. Ворошилова (г. Ленинград) и Военно-морскую медицинскую академию (г. Ленинград), 7 военно-морских училищ: Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе (г. Ленинград), Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского (г. Ленинград), Военно-морское училище береговой обороны им. Ленинского комсомола Украины (г. Севастополь), Тихоокеанское высшее военно-морское училище им. С. О. Макарова (г. Владивосток), Черноморское высшее военно-морское училище им. П. С. Нахимова (г. Севастополь), Бакинское высшее военно-морское училище им. С. М. Кирова, Военное инженерно-техническое училище ВМФ (г. Ленинград), 2 военно-морских авиационных училища (Ейское военное авиационное училище летчиков и Николаевское военно-морское авиационное училище им. С. А. Леваневского), Высшие специальные офицерские классы ВМФ, 7 военно-морских спецшкол Наркомпроса РСФСР в г. Москве, Ленинграде, Горьком, Владивостоке, Одессе, Киеве и Баку.

В связи с началом войны нарком ВМФ приказал провести досрочный выпуск из военно-морских образовательных учреждений. В июне—июле 1941 г. состоялся выпуск 40 слушателей вторых и третьих курсов командного и командно-авиационного факультетов ВМА им. К. Е. Ворошилова. Впервые в истории академии был произведен выпуск летчиков с высшим военно-морским образованием. Кроме того, на флоты были отправлены 9 адъютантов-историков и 33 слушателя различных курсов. Среди выпускников командного факультета были Н. В. Антонов, В. А. Пархоменко, В. А. Чекуров, ставшие впоследствии командующими объединениями ВМФ.

Вместе с досрочно выпущенными слушателями в первые дни войны из постоянного состава академии на флот было откомандировано свыше 60 человек.

25 июня состоялся первый военный выпуск в ВВМУ им. М. В. Фрунзе. 198 молодых офицеров покидали родное училище.

26 июня состоялся выпуск офицеров без защиты дипломов с выдачей свидетельств в ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. Всего было выпущено 426 человек, 166 дизелистов, 163 паросиловика, 40 электриков, 32 корабеля. Кроме того, в июле 1941 г. с курсов подготовки начсостава было выпущено 9 человек, а в августе — 66 человек с курсов ускоренной подготовки инженеров-механиков флота. Было также выпущено 25 человек с факультета береговой обороны.

24 июня воинские звания были присвоены выпускникам ТОВВМУ им. С. О. Макарова: лейтенант — 272 человека, младший политрук — 1 человек, техник-интендант 2-го ранга — 8 человек. Находившиеся на стажировке курсанты выпускного курса были произведены в офицеры на месте. Из выпускников 1941 г. 102 человека сразу же попали на сражающийся Краснознаменный Балтийский флот.

Следующие досрочные выпуски из военно-морских учебных заведений состоялись в октябре—ноябре 1941 г.: 31 октября флот пополнился 456 лейтенантами-фрунзевцами и 55 слушателями параллельных классов.

3 ноября 450 человек 4-го и 5-го курсов, с параллельных классов и курсов ускоренной подготовки инженеров-механиков флота, а также 120 человек курсантов 1-го курса ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского были направлены в распоряжение командующих военными округами и флотами.

1 ноября был произведен досрочный выпуск в ТОВВМУ — 202 человека 4-го курса без государственных экзаменов и 177 курсантов младших курсов.

Обстановка на фронтах заставила направить большинство выпускников в сухопутные войска... А из ВМУБО им. ЛКСМУ все 1171 человек, собранные по тревоге, в том числе 658 человек 1-го курса, 29 октября ушли на фронт, совершив 35-километровый переход без остановки и отдыха, и с 3 октября участвовали в жестоких боях у Бахчисарая и на Мекензиевых высотах под Севастополем, отражая яростные атаки немецко-фашистских войск.

3 ноября 1941 г. состоялся ускоренный выпуск слушателей командно-авиационного факультета ВМА им. К. Е. Ворошилова. Вместе с ними были направлены в действующие части ВМФ и 5 адъюнктов, которые сдали кандидатские экзамены, но не завершили работу над диссертациями.

В это же время во всех военно-морских образовательных учреждениях приступили к перестройке учебного процесса.

В Военно-морской академии в этот период было 10 общеобразовательных кафедр и на семи факультетах — 10 кафедр оперативно-тактического профиля и 21 — технического.

Серьезной переработке подверглись учебные планы и программы командного и командно-авиационного факультетов. По инженерным специальностям подготовка продолжала осуществляться на основе старых учебных планов и программ, так как практически они отвечали требованиям войны. Было сокращено время на экзаменационные сессии. Это позволило на 30 % сократить общее время обучения.

В 1941 г. прием на первый курс не производился.

Полностью был пересмотрен план научно-исследовательской работы академии: были сохранены темы, в которых обобщался опыт войны, давалось описание театров военных действий, проводилась систематизация разрозненных данных о боевых действиях на морских театрах. Результаты исследований нашли отражение в научных статьях, учебниках и учебных пособиях, наставлениях, которые в этот период разрабатывали в академии. Например, в наставлении «Морские десанты и борьба с ними» делались выводы, которые позже подтвердились опытом войны. Из 140 тем нового общего академического плана НИР 27 были оперативно-тактического и 113 технического и специальных профилей.

В июле 1941 г. из курсантов ленинградских высших военно-морских училищ сформировали отдельную курсантскую морскую бригаду. Ее командиром назначили начальника ВВМУ им. Фрунзе контр-адмирала С. С. Рамишвили. Многие курсанты героически погибли в боях с врагами на сухопутном фронте, защищая подступы к Ленинграду. В конце июля курсанты параллельных классов, а также 2–3-го курсов возвратились в Ленинград, а вместо них на фронт были направлены курсанты нового набора. Всего в июне–июле 1941 г. на сухопутных фронтах сражались 7600 посланцев училища.

В начале июля учебный дивизион ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского был преобразован в Чудскую военную флотилию, командующим которой был назначен старший руководитель практики военно-морских учебных заведений, начальник кафедры военно-морских дисциплин училища капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов.

К концу июля 1941 г. обстановка на фронтах значительно ухудшилась. В связи с этим нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов принял решение об эвакуации военно-морских учебных заведений вглубь страны.

Военно-морская академия и ВВМУ им. М. В. Фрунзе были перебазированы в Астрахань, а позднее, в 1942 г., соответственно в Самарканд и в Баку.

ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского было эвакуировано вначале в г. Правдинск Горьковской области (ныне Нижегородской области), а в феврале 1942 г. — в Баку...

Учебный год в академии начался 1 сентября 1941 г. Занятия со слушателями проходили в трудных условиях: не все кафедры были полностью

укомплектованы преподавателями, не хватало лабораторий, оборудования, частыми были перебои с электроэнергией. В начале учебного года планы и программы подверглись дополнительной переработке. В целях объединения усилий в научно-исследовательской работе по обобщению опыта Великой Отечественной войны исторический отдел Главного морского штаба был включен в состав академии.

ВВМУ им. М. В. Фрунзе с началом войны перешло на заблаговременно составленный специальный учебный план военного времени. В нем курс тактики ВМФ и истории военно-морского искусства был увеличен. Опыт войны сразу же становился предметом для изучения. Курсанты изучали и на практике осваивали стрелковое оружие и тактику полевого боя. В октябре 1941 г. в училище обучалось на 1-м курсе — 111 чел., на 2-м — 123, на 3-м — 210, на 4-м — 287 чел.

В Гидроотделе курсантский состав был укомплектован следующим образом: 1-й курс — 16 чел., 2-й курс — 20, 3-й курс — 103, 4-й курс — 155 чел.

Большие трудности встречались в связи с тем, что не хватало винтовок, боевых уставов пехоты (ч. 1), не было пособий, которых на месте достать не представлялось возможным. Частично это компенсировалось созданием во всех подразделениях, отдельных кабинетах, ленинских комнатах уголков военно-сухопутного дела с наглядными пособиями и соответствующей литературой, отпечатанными типографским способом специальными памятками.

Кроме занятий с курсантами были создано 4 группы начальствующего состава и 2 группы из сверхсрочников-лаборантов. В качестве руководителей занятий кроме своих командиров-преподавателей привлекались преподаватели стрелково-пулеметного училища. Помимо изучения материальной части оружия, его использования прорабатывались такие темы, как «Бой за населенный пункт», «Организация и тактика танковых соединений», «Военная топография» и другие.

ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского 25 сентября 1941 г., уже находясь в г. Правдинске, получило приказ наркома ВМФ № 0746 о прекращении всей учебы и подготовке училища к выступлению на фронт в полном составе. Училище было переформировано в стрелковый полк 3-батальонного состава. Учебные занятия были прекращены, и началась общевоинская подготовка по специальному расписанию и программам. Были получены минометы, взрывчатка, боезапас и другое вооружение.

«Все конспекты и учебники мы запаковали в ящики, — вспоминал позднее Н. П. Муру, обучавшийся в то время на 1-м курсе, — закрыли классы и приступили к ежедневной ускоренной полевой подготовке. Нашими руководителями были проходившие реабилитацию после ранения фронтовые офицеры».

Задачу особой государственной важности — ускоренную подготовку командиров кораблей и подводных лодок для выполнения боевых задач в условиях военных действий на море в период Великой Отечественной войны — проводило командование и профессорско-преподавательский состав Высших специальных офицерских классов. Они самоотверженно продолжали подготовку офицеров-специалистов в Ленинграде и в новых местах базирования (Астрахань, 1941—1942 гг.; Самарканд, 1942—1944 гг.).

В условиях войны срок обучения был сокращен. Без изменения методологии обучения были переработаны учебные планы и программы. Основной упор был сделан на приобретение офицерами умений в исполнении соответствующих обязанностей на кораблях и в частях на основе приобретенного в ходе Великой Отечественной войны боевого опыта.

Основное место в учебном процессе занимали практические занятия на приборах, оружии, вооружении и технике. Эти занятия подкреплялись минимумом теоретических обоснований, основываясь на принципе «учить тому, что требуется на войне». Преподаватели классов, как и преподаватели академий и военно-морских училищ, выезжали на флоты, перенимали опыт боевых действий, изучали состояние вооружения и боевой техники, учили офицеров новым тактическим приемам и способам применения оружия и техники, разработанным и обоснованным в учебных заведениях.

Весной и осенью 1942 г. 1-й курс Военно-морской академии пополнился новыми слушателями.

В 1942 г. важнейшей задачей для профессорско-преподавательского состава академии стало внедрение в учебную и научную работу опыта войны. Это диктовалось прежде всего тем, что на учебу в академию пришли офицеры, уже имевшие определенный боевой опыт. За 1942 г. было выполнено более 100 научно-исследовательских работ, которые были важны для флота и военной промышленности, а также использовались для обучения слушателей.

В сентябре 1942 г., после некоторой корректировки учебных планов были установлены следующие сроки обучения в академии: на командном факультете — 1,5 года; на факультетах кораблестроения и командно-авиационном — 2; на гидрографическом — 3; артиллерийском, минно-торпедном и связи — 4 года.

В учебных заведениях, которые в 1942—1944 гг. базировались в Баку и Самарканде, из-за жары вводилось «тропическое расписание», когда учебные занятия начинались в 4—5 часов утра по местному времени и возобновлялись во 2-й половине дня.

1 апреля 1942 г. началась учебная практика курсантов ВВМУ им. М. В. Фрунзе. Она проходила на кораблях Черноморского флота и Каспийской военной флотилии. В боевых походах, в огне войны проверялись мужество и стойкость

молодых моряков, накапливался опыт работы с подчиненными, приобретались навыки использования оружия. Курсанты с чувством большой ответственности выполняли задания командиров, проявляя при этом решительность и инициативу.

Поддержкой курсантам служили письма с фронта:

«От Баренцева до Черного моря можно встретить славных питомцев училища им. Фрунзе, — писал в училище с Карельского фронта преподаватель морской практики старший лейтенант М. М. Рожков. — Вчера мы были на флоте, сегодня мы служим в пехоте, а морскую пехоту “гансы и фрицы” не обожают».

Как у каждого фрунзенца, у него была мечта: «Кончится война, — писал Рожков, — и мы вновь встретимся на морях Советского Союза... Находясь далеко от линии фронта, вы сейчас овладеваете сложными морскими науками. Овладевайте ими с максимальной прилежностью. На море сильнее тот, кто имеет больше знаний. У вас скоро кончится теоретический курс, и вы будете проходить практику на кораблях. Только на корабле можно получить ту закалку и бесстрашие, которые необходимы военному моряку.

Практика на корабле — морская практика — приучит военного моряка к бесстрашию, выносливости и стойкости. Каждый из вас должен полюбить душой шлюпку, секстан и мостик, чтобы подготовить из себя высококвалифицированного, волевого командира — моряка... будьте достойны и с честью носите высокое звание фрунзенца».

Особенность этой практики состояла в том, что она проходила без преподавателей. Каждый курсант получал программу и должен был изучать боевую организацию корабля, новейшую боевую технику, отрабатывать решение задач по астрономии и принимать активное участие в массовой работе.

11 августа 1942 г. состоялся досрочный выпуск части курсантов 4-го курса в составе 155 командиров. Почти все они были направлены на Сталинградское направление, в Каспийскую военную флотилию. Многие из этих выпускников проявили мужество и героизм в боях под Сталинградом. 10 августа 290 курсантов-фрунзенцев, успешно закончивших 1-й курс, были переведены в 1-е Астраханское пехотное училище для ускоренной общевоинской подготовки. 13 августа с училищем простилась еще одна большая группа курсантов: более 120 второкурсников. Все они стали участниками великой Сталинградской битвы, и многие пали смертью храбрых, отстаивая честь и независимость Родины, а те, кому выпало жить, после войны вернулись в родное училище для завершения военно-морского образования.

С 24 августа 1942 г. училище продолжало свою работу по подготовке кадров для ВМФ в Баку. Фрунзенцами стали теперь и бывшие курсанты Каспийского училища, а также возвратившиеся из госпиталей и с фронтов курсанты бывших Черноморского, Гидрографического, Каспийского и По-

граничного училищ. Началось комплектование всех 4 курсов, а также нового подготовительного курса из учеников бывших специальных военно-морских школ и гражданской молодежи. Впоследствии на его базе было создано Военно-морское подготовительное училище.

Большое значение в воспитательной работе имела газета «Фрунзенец», которая продолжала выходить и в годы войны. В ней писали об отличниках учебы, о лучших курсантских коллективах. На ее страницах публиковались фронтовые письма и воспоминания питомцев училища, служивших на флоте.

Преподаватели передавали курсантам опыт лучших офицеров флота. В курсе тактики флота анализировались наиболее дерзкие и результативные бои, проведенные нашими командирами кораблей. В лекциях военных лет приводились эпизоды боевой деятельности фрунзенцев, сражавшихся на разных флотах и флотилиях.

Высокой была организация учебного процесса и всей службы в ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского, несмотря на его двукратное перебазирование. Ежедневные занятия планировались по 7-часовому графику. Заново началось (в Баку) развертывание лабораторий и кабинетов.

Как и в других училищах, практика курсантов ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского в условиях военного времени проходила на боевых кораблях. Это не только видоизменяло условия проведения практики, но и являлось проверкой качества работы коллектива училища в годы войны.

Поскольку в годы войны в подразделениях связи флотов недокомплект связистов составлял 30–40 %, а в частях Тихоокеанского флота даже 50–60 %, командование ВМФ приняло срочные меры по организации ускоренной подготовки по сокращенным программам командиров-связистов. Эту задачу и должно было решать ВМУБО им. ЛКСМУ, которое, несмотря на тяжелые и кровопролитные бои у Севастополя, сохранило ядро комсостава и преподавателей, готовых продолжать подготовку кадров для флота. 15 февраля 1942 г. начались учебные занятия в группах курсантов, прибывших в Ленкорань, куда было перебазировано училище. Управление связи ВМФ определило сроки подготовки командиров-связистов, построение учебных планов.

Сроки обучения были установлены таким образом, чтобы выпуски производились ежегодно начиная с 1942 г., при этом параллельно в училище для командиров по связи были организованы Курсы усовершенствования. По ходу войны с каждым годом шло наращивание продолжительности обучения, а следовательно, росло качество подготовки связистов.

В октябре 1942 г. училище готовилось к выходу на оборону Кавказа в полном составе. Учеба по специальности была отменена. Всех переодели в сухопутную защитную форму. На окраине Ленкорани усиленно велась

тактическая подготовка курсантов: наступление, атака, оборона, окопывание и т. д. Часть курсантов действительно была отправлена на фронт. Но само училище эвакуировали на Байкал, в поселок Танхой, а в октябре 1943 г. еще дальше — на Дальний Восток (Владивосток), где его разместили первоначально в ТОВВМУ, а затем перевели на 6-й км в отдельный комплекс зданий старой воинской части. В долине между сопок, сразу за Минным городком по дороге в бухту Горностай...

Совершение учебной работы во время войны не прекращалось и в ТОВВМУ. В марте 1942 г. при училище был создан подготовительный курс из 2 рот. Осенью на нем было 314 человек, в основном из Владивостокской и Ленинградской спецшкол. Его выпускники стали основой для пополнения училища. Постановлением СНК № 330 от 31 марта 1944 г. подготовительный курс при ТОВВМУ был преобразован во Владивостокское военно-морское подготовительное училище.

С мая 1942 г. ТОВВМУ по приказу наркома ВМФ стало готовить курсантов по 4-летней программе Высшего военно-морского училища.

В 1943 г. в связи с потребностями военного времени произошли некоторые изменения в сроках обучения в Военно-морской академии: на командном факультете срок обучения увеличился с 18 до 27 месяцев, на командно-авиационном после досрочного выпуска морских летчиков обучение было переведено на систему 6-месячных академических курсов с двумя отделениями — ВВС и ПВО. Однако через некоторое время срок обучения слушателей на авиационном факультете был увеличен до 37 месяцев. 15 октября 1943 г. командно-авиационный факультет был вновь ликвидирован. Вместо него снова вводились академические курсы ВВС и ПВО.

В 1943 г. при академии были открыты 2-месячные подготовительные курсы, после окончания которых кандидаты должны были держать вступительные экзамены по сокращенной программе военного времени. Наряду с учебной работой профессорско-преподавательский состав академии плодотворно занимался научно-исследовательской деятельностью. Несмотря на то что после переезда в Самарканд издательская база академии значительно сократилась, преподавателям удалось разработать и внедрить в учебный процесс около 60 научных работ. Главным образом они были посвящены обобщению опыта войны на море. Не прекращалось и информационное обеспечение образовательного процесса в академии, а с середины 1943 г. в ее библиотеку стала поступать иностранная литература по военной и военно-морской тематике...

1 апреля 1944 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за исключительные заслуги перед Родиной в деле подготовки высококвалифицированных офицеров и успешную научно-исследовательскую работу, направленную

на повышение боевой деятельности Военно-морского флота, академия была удостоена высшей правительственной награды — ордена Ленина.

Во 2-й половине 1944 г. академия вернулась из эвакуации в родной город. В Ленинград прибыли 810 военнослужащих, 417 гражданских сотрудников и около 2300 членов их семей. В августе 1944 г. после завершения ремонта здания и ликвидации последствий блокады в академии возобновились занятия. Впервые за военные годы слушатели под руководством преподавателей были направлены на действующие флоты для прохождения учебной практики и стажировок. За годы войны было произведено 25 выпусков слушателей различных специальностей. Питомцы академии военных лет показали себя в боях с немецко-фашистскими захватчиками отважными грамотными командирами и штабными работниками, высококлассными специалистами.

На Высших специальных классах (с 9 сентября 1943 по 12 июля 1945 г. — Высших специальных курсов командного состава ВМФ) за годы Великой Отечественной войны было подготовлено 1528 офицеров, которые в боях с врагом проявляли патриотизм, высокое боевое мастерство и командирский талант. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 апреля 1945 г. за исключительные заслуги перед Родиной в деле подготовки квалифицированных кадров для ВМФ и успешную научно-исследовательскую работу курсы были награждены орденом Ленина.

В ВВМИУ им. Ф.Э. Дзержинского с 1 сентября 1943 г. организуются курсы офицерского состава инженерно-корабельной службы численностью 100 человек. Их цель — совершенствование знаний и опыта офицеров электромеханической службы, прослуживших на кораблях несколько лет после окончания училища.

Большую роль в совершенствовании учебного процесса в условиях военного времени сыграла «Инструкция по организации учебного процесса», утвержденная народным комиссаром Военно-морского флота 14 октября 1942 г.

Постановлением СНК СССР № 21763-р от 15 ноября 1943 г. совету училища было предоставлено право принимать к защите диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук.

В 1943 г. было введено новое положение о военно-морских училищах. Согласно ему, начальник училища являлся председателем ученого совета училища и постоянным членом Морского учебного комитета Народного комиссариата ВМФ. Заместитель начальника училища по учебно-строевой части руководил через соответствующих начальников кафедрами, учебным и строевым отделами, научно-исследовательским отделением, фундаментальной библиотекой и отрядами учебных катеров. Начальнику

курса подчинялись командиры рот, которые несли ответственность за политико-моральное состояние, воинскую дисциплину, военно-политическое воспитание, учебу, а также за строевую, стрелковую и физическую подготовку курсантов роты. Командир роты одновременно являлся и преподавателем одной из кафедр.

Летом 1944 г. наконец свершилось то, о чем коллектив ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского мечтал все годы пребывания в эвакуации.

Состоялось возвращение училища в Ленинград, а 1 октября начался очередной учебный год. Как уже говорилось выше, на основе изучения опыта войны вновь были внесены коррективы в учебный план и программы. Так, на 5-м курсе ПСФ вводилась новая дисциплина «Паросиловые установки». В учебном плане 4-го курса была предусмотрена месячная заводская практика. Преддипломная практика планировалась на судоремонтных заводах и боевых кораблях флота. Для курсантов корфака, где до этого была преддипломная практика, вводилась четырехнедельная стажировка на кораблях.

В ВВМУ им. М. В. Фрунзе зимой и весной 1943 г. было выпущено 314 чел., 31 декабря 1943 г. — еще 30 чел. Последний досрочный выпуск военного времени состоялся 7 мая 1944 г. Училище окончили 153 человека. Летом 1944 г. после снятия блокады Ленинграда училище в соответствии с решением наркома ВМФ вернулось в родные стены на Васильевском острове.

В мае 1944 г. успешно окончили ВМУБО им. ЛКСМУ (Краснознаменное училище береговой обороны им. ЛКСМУ) 94 чел. В 1944 г., как и затем в 1945, 80 % выпускников-связистов были назначены на корабли или соединения малых кораблей и только 20 % получили назначения в береговые части СНИС.

14 сентября 1945 г. решением НК ВМФ на основе Отдела связи КУБО ВМФ было возрождено самостоятельное учебное заведение по подготовке офицеров-связистов.

В 1944 г. в учебной программе ТОВВМУ совместно с изучением опыта боев на Севере, Балтике и Черном море больше внимания стали уделять изучению своего Тихоокеанского региона, состава и боевых возможностей кораблей японского флота. Курсанты стали проходить практику на кораблях Тихоокеанского флота и Амурской флотилии. В составе боевых расчетов мониторов на Амуре, кораблей и катеров, высаживавших десанты в Юки и Расине, Сейсине и Порт-Артуре.

1 мая 1944 г. из ТОВВМУ было выпущено 100 молодых офицеров флота, из них — 75 чел. были назначены на ТОФ. Приказом НК ВМФ для приобретения штурманской и астрономической практики всех выпуск-

ников назначали по очереди на суда Дальневосточного государственного морского пароходства с походами за границу в должности военного помощника капитана.

В соответствии с решением наркома ВМФ № 098 от 16 августа 1944 г. в училище с 1 января 1945 г. была начата подготовка командиров и помощников командиров с 6-месячным теоретическим и 2-месячным практическим курсом обучения.

Военное лихолетье сделало военно-морское дело настолько актуальным, что в Высшей военной академии (ныне Академия Генштаба Вооруженных сил РФ) в апреле 1944 г. в программу обучения было включено его изучение с целью дать слушателям понятие об организации ВМС, о типовых операциях флота и морском бое, а также изучить боевые характеристики кораблей, организацию и проведение десантной операции по высадке стрелкового корпуса. На это отводилось 8 учебных дней (61 час). Раздел получил наименование «Военно-морской флот и его боевое использование». Общий срок обучения в академии за счет данной программы был увеличен до 9,5 месяцев. Обучение в режиме военного времени осуществлялось до 15 октября 1945 г.

С 1 февраля 1945 г. при ВВМИУ им. Дзержинского были вновь сформированы 10-месячные курсы усовершенствования офицерского состава инженеров корабельной службы (КУОСИКС), организованные в соответствии с приказом НК ВМФ № 0888 от 4 декабря 1944 г. по настоятельному требованию флотов. К этому времени штатная численность училища составляла 1900 курсантов и 100 слушателей КУОСИКС. При училище также работали курсы радиомехаников и врачей контрольно-приемного аппарата Главного управления кораблестроения ВМФ.

Подводя итоги деятельности военно-морских учебных заведений в период Великой Отечественной войны, следует подчеркнуть, что все они успешно выполнили стоявшие перед ними задачи по подготовке офицерских кадров для Военно-морского флота. Во многом благодаря деятельности питомцев военно-морских вузов Верховный главнокомандующий И. В. Сталин, подводя итоги войны, подчеркнул в своем приказе № 371 от 22 июля 1945 г., что «Военно-Морской Флот до конца выполнил свой долг перед Советской Родиной».

Вклад профессорско-преподавательского состава и выпускников военно-морских инженерных учебных заведений страны в развитие военно-морской науки и техники в годы Великой Отечественной войны

С началом Великой Отечественной войны возникло много оперативных дел, которые вынудили значительно сократить на время не только научно-исследовательские работы, но и опытно-конструкторские разработки. Тем не менее академическая и отраслевая наука Советского Союза продолжала обеспечивать запросы флота. При этом учитывался опыт войны.

В развитии вооружения и корабельных технических средств и их боевого использования видную роль играли Военно-морская академия и Высшее военно-морское инженерное ордена Ленина училище (в дальнейшем — ВВМИОЛУ) им. Ф. Э. Дзержинского. В этих учебных заведениях преподавали известные ученые, опытные инженеры — специалисты флота, проводились важные научно-исследовательские работы в интересах Военно-морского флота.

В апреле 1942 г. Президиум АН СССР создал комиссию по научно-техническим военно-морским вопросам, в которую вошли видные преподаватели и ученые Военно-морской академии А. Н. Крылов и В. Л. Поздунин.

С началом Великой Отечественной войны деятельность НТК ВМФ, насчитывавшего в своем составе 126 военнослужащих и 86 служащих, была переориентирована на оперативное решение научно-технических проблем, возникающих в ходе боевых действий флота, сокращение сроков введения в строй достраивающихся кораблей, улучшение их мореходных качеств и прочности корпусов, совершенствование вооружения. Создавались специальные группы из сотрудников НТК и флотских специалистов, которые изучали боевой опыт, вопросы живучести и защиты, прочности корпусов, использования их в бою. В составе таких групп активно работали выпускники ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского и Военно-морской академии А. А. Жуков, А. А. Якимов, В. Г. Власов, Л. А. Коршунов, А. К. Попов, Н. П. Сербин, М. А. Рудницкий и ученые АН СССР.

Вскоре после начала Великой Отечественной войны был полностью пересмотрен план научной работы Военно-морской академии. В нем сохранились

главным образом темы, в которых обобщался опыт Второй мировой войны, анализировались тактика и техника противника. Из 140 тем нового общего академического плана научной работы 113 были специального и технического профиля. В работах инженерных факультетов поднимался ряд весьма важных и актуальных проблем, в том числе по кораблестроению.

Научный коллектив академии привлекался и к разработке общих проблем развития техники Военно-морского флота.

Многие из научных трудов, разработанных учеными академии в то время, не утратили своей ценности до настоящего времени. Это труды А. Н. Крылова по теории корабля, А. И. Берга «Основы радиотехнических расчетов», В. И. Полонского «Электродвижение судов» и другие. Всего за 1942 г. профессорско-преподавательский состав академии выполнил более ста научно-исследовательских работ, важных для флота и военной промышленности страны и одновременно использовавшихся для обучения слушателей. Так, была написана и издана «Строительная механика корабля».

В целом за годы войны академия выполнила более 350 научных работ и большое количество специальных заданий командования.

Великая Отечественная война не приостановила научные исследования и во ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского. Конечно, серьезные испытания, сложные задачи, многочисленные переезды училища в ходе войны, изменение условий жизни и учебы, связанные с военным временем, оказали влияние на коллектив училища. Изменились люди — не только офицеры, преподаватели, рабочие и служащие училища, но и курсанты — они повзрослели, стали серьезнее и ответственнее. В условиях войны все глубже в жизнь училища проникал ее боевой опыт, становясь той призмой, сквозь которую преломлялась вся учебная и научная жизнь училища. Основной тематикой научно-исследовательских работ становится обобщение боевого опыта войны.

Так, в 1943 г. в училище было издано учебное пособие капитана 1-го ранга Н. А. Петрова «Борьба за живучесть подводной лодки», в котором был дан подробный анализ опыта борьбы за живучесть подводных лодок в боевых условиях Великой Отечественной войны; указаны рекомендации, обеспечивающие повышение эффективной борьбы за живучесть подводных лодок при боевых повреждениях. Пособие широко использовалось для обучения курсантов училища и на действующих флотах, обеспечивая совершенствование подготовки к борьбе за живучесть кораблей. В мае 1942 г. начальник кафедры «Теоретические основы теплотехники» инженер-капитан 2-го ранга Г. А. Абагянц разработал конструкцию, обеспечивающую бездымную разводку паров в котлах (при отсутствии на корабле котла под паром). Профессор В. А. Пономарев разработал «Рациональный режим форсирования дизельных установок подводных лодок в аварийных ситуациях,

вызванных боевыми повреждениями». Капитальный труд «Технология кораблестроения» написал в годы войны профессор А. И. Балкашин. Большую педагогическую и научную работу вел начальник кафедры электротехники, заслуженный деятель науки РСФСР, профессор С. Н. Усатый.

Ряд научных исследований в годы войны проводился по заданию командования Военно-морского флота. Например, только в период с 1 января 1944 по 1 января 1945 г. профессорско-преподавательский состав училища по заданию управления кораблестроения и технического управления ВМФ выполнил семь научно-исследовательских работ, связанных с обеспечением боевой деятельности кораблей флота.

Кафедрами паросилового факультета, например, на основе опыта боевых действий была решена задача повышения дальности плавания кораблей. Кафедрой теории корабля была разработана проблема поворотливости надводных кораблей и бортовой качки корабля. Кафедрой электрооборудования были проведены теоретические исследования работы аккумуляторных батарей и схем электрооборудования подводных лодок.

Среди научно-исследовательских работ этого периода особо следует отметить исследование начальника кафедры гидромеханики, доктора технических наук, профессора А. Н. Патрашева на тему: «Применение сжатого воздуха для борьбы с поступлением воды через пробоины в корпусе подводной лодки». Под руководством Г. Г. Саллуса курсанты-дизелисты исследовали поведение подводной лодки от действия взрывной волны при погружении с отрицательной плавучестью. Расчеты вели с пробоинами 18 размеров. На основании их был составлен график, переданный на действующие флоты для практического использования. Курсанты электротехнического факультета Мохов и Мезуриков выполнили в 1944 г. работы по усовершенствованию мин образца 1926 г., а также мин для постановки с торпедных аппаратов подводных лодок. Все работы были проведены за полтора месяца и отосланы в Государственный технический комитет для практической проверки. Курсанты электротехнического факультета подали также предложение по усовершенствованию взрывателей противотанковых и противотранспортных мин. Эта работа была отправлена соответствующим армейским управлениям.

В декабре 1944 г. в училище были проведены сборы флагманских инженеров-механиков соединений флотов по обмену опытом эксплуатации и боевого использования энергетических установок и борьбы за живучесть надводных кораблей и подводных лодок, непосредственно участвовавших в боевых действиях.

В училище проводилась кропотливая работа по подготовке своих научных кадров. Несмотря на войну, продолжала успешно действовать адъюнк-

тура. С 1941 по 1944 г. ее закончили С. Г. Каратышкин, Н. М. Кузнецов, П. А. Андреев, В. И. Русаков, Г. А. Абагянц, А. В. Герасимов, В. И. Соловьев, Н. П. Петрина, О. А. Коцюбин.

В вузах города Баку, где в годы войны размещалось училище, осуществлялась защита диссертаций на соискателя ученой степени кандидата наук. Следует отметить, что научной работой занимались не только на специальных, общенаучных и общинженерных кафедрах, но и на кафедре основ марксизма-ленинизма. Так, решением ученого совета Азербайджанского государственного университета от 18 июня 1942 г. ученая степень кандидата экономических наук была присуждена старшему политруку А. К. Абабкову, а кандидата исторических наук — старшему политруку Ф. Б. Носову. Было налажено научное сотрудничество с Азербайджанским филиалом АН СССР и Азербайджанским индустриальным институтом. В августе 1942 г. решением Высшей аттестационной комиссии Всесоюзного комитета по делам высшей школы доктору технических наук В. С. Жуковскому было присвоено ученое звание профессора по кафедре теоретических основ теплотехники.

Логическим подтверждением эффективности и большой государственной значимости научно-исследовательских работ в училище и высокого научного потенциала профессорско-преподавательского состава явилось Постановление СНК СССР № 21763-р от 15 ноября 1943 г. о предоставлении ученому совету училища права приема к защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата технических наук.

Таким образом, благодаря развитию научно-исследовательской деятельности в училище и активным связям профессорско-преподавательского состава с флотом, Научно-техническим комитетом ВМФ, научно-исследовательскими институтами, высшими учебными заведениями и промышленными предприятиями ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского внесло определенный вклад в годы Великой Отечественной войны в дело повышения живучести надводных кораблей и подводных лодок и улучшения методов эксплуатации корабельных энергетических установок. Свой вклад в развитие военно-морской науки и техники в годы войны внесли преподаватели и выпускники и других ВМИУзов страны.

В целом профессорско-преподавательские коллективы военно-морских инженерных образовательных учреждений и их выпускники с честью и достоинством преодолели испытания, выпавшие на их долю в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Используя опыт войны, ученые и их воспитанники вели в эти годы большую научно-исследовательскую работу, внося серьезный вклад в достижение победы в войне, отдавали все силы для укрепления боевой мощи Военно-морского флота.

Конечно, серьезные испытания, выпавшие на долю всего советского народа, сложные задачи, вызванные войной, многочисленные переезды

военно-морских инженерных учебных заведений, изменение условий жизни и научной деятельности, связанные с военным временем, оказали влияние на направленность научной деятельности ученых ВМУЗов. В условиях войны все глубже в тематику научно-исследовательских работ проникал ее боевой опыт, становясь той призмой, сквозь которую преломлялась вся научная жизнь военно-морских инженерных учебных заведений. Основной тематикой научно-исследовательских работ стало обобщение боевого опыта войны. Ряд научных исследований в годы Великой Отечественной войны проводился по заданию командования, центральных управлений Военно-морского флота и действующих флотов.

Большое значение имело то, что в годы войны поддерживался уровень научных школ, основанных и развитых такими учеными, как А. Н. Крылов, В. Л. Позднин, П. Ф. Папкович, Ю. А. Шиманский, М. И. Яновский, И. Н. Воскресенский, А. Н. Патрашев и другие; успешно продолжалось согласование учебных планов и программ военно-морских учебных заведений с ведущими гражданскими техническими вузами; взаимодействие ВМИУЗов с Академией наук СССР, ее научными подразделениями, отраслевыми научно-исследовательскими учреждениями, проектными конструкторскими бюро, промышленными предприятиями; происходил взаимный обмен научно-педагогическими кадрами между военно-морскими инженерными и гражданскими техническими вузами, в том числе и через диссертационные советы.

Педагогические коллективы ВМИУЗов и их питомцы внесли достойный вклад в развитие военно-морской науки и техники в период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

Все для фронта, все для победы

Начавшаяся Великая Отечественная война не приостановила научные исследования в ВВМИУ им. Ф. Э. Дзержинского. Основными темами исследований становятся: изучение накопленного боевого опыта; проблем устойчивости и живучести боевых кораблей, получивших повреждения в бою; непотопляемость подводных лодок; влияние подводных взрывов на их корпус.

Большую педагогическую и научную работу вел начальник кафедры электротехники, заслуженный деятель науки РСФСР, профессор Семен Николаевич Усатый. Последние пять лет своей жизни из 45 лет научно-практической деятельности он посвятил подготовке офицеров инженерно-корабельной службы нашего славного флота. Им написано более 100 научных работ, часть которых относится к периоду Великой Отечественной войны. О большом вкладе в науку профессора С. Н. Усатого, скоропостижно скончавшегося 19 декабря 1944 г. на 70-м году жизни, говорит то, что почтить память умершего в училище пришли члены-корреспонденты АН СССР профессора Шателен и Костенко, профессора Полонский, Завалишин, Пиотровский и Тиходеев, директор завода «Электросила» Ефремов, представители ЦНИИ-45, НТК ВМФ, Военно-морской академии, ВВМУ им. М. В. Фрунзе, Военного инженерно-технического училища и ряда других учреждений.

Ряд научных исследований в годы войны проводился по заданию командования Военно-морского флота. Например, только в период с 1 января 1944 по 1 января 1945 г. профессорско-преподавательский состав училища по заданию управления кораблестроения и технического управления ВМФ выполнил семь научно-исследовательских работ, связанных с обеспечением боевой деятельности кораблей флота. Одна из них была посвящена вопросу устранения неисправности в работе упорных подшипников главных турбин одного из крейсеров Черноморского флота и выполнялась кафедрой паровых турбин. «Для сбора дополнительных материалов о работе турбин в различных режимах на корабль прибыл инженер-подполковник Э. Посеницкий», — так писала газета «Дзержинец» 19 апреля 1945 г. Группа преподавателей во главе с начальником кафедры инженер-капитаном 1-го ранга А. В. Акимовым провела теоретический анализ выявления условий нормальной работы подшипников, и затем один из преподавателей кафедры выезжал на флот для проверки правильности сделанных выводов.

В этом же номере газеты сообщалось, что доктор технических наук профессор А. Н. Патрашев и кандидат технических наук доцент Г. А. Абагьянц работают над новой конструкцией форсунки для паровых котлов, которая смогла бы обеспечить совершенное сгорание топлива при всех режимах. Под их руководством были разработаны необходимые чертежи и изготовлен опытный образец форсунки. В газете сообщалось также о том, что на ряде катеров действующего флота были установлены импортные двигатели, работавшие на очень дорогом топливе. «Инженер-подполковник С. Г. Каратышкин решил подобрать более дешевый вид топлива. С этой целью он разработал специальную методику испытания различных видов топлива с разными антидетонационными присадками и провел соответствующие испытания в лаборатории ДВГ училища».

Исследование реактивного центробежного движителя осуществлял инженер-капитан 2-го ранга Б. В. Липатов, защитивший в годы войны диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. Изучая реактивное движение судов, он добился увеличения коэффициента полезного действия реактивного движителя. По его эскизам был разработан проект модели опытного образца движителя, которую отлили в мастерской училища и испытали в лаборатории гидравлики Ленинградского политехнического института. Результаты испытаний были переданы для их практического применения на кораблях ВМФ. В 1944 г. при научно-исследовательском отделении училища (в это время его начальником был Д. А. Леумфин) было создано конструкторское бюро для разработки и внедрения важнейших технических проблем, что также способствовало подъему и расширению научно-исследовательской работы в училище.

Кафедрами паросилового факультета училища, например, на основе опыта боевых действий была решена задача повышения дальности плавания кораблей. Кафедрой теории корабля была разработана проблема поворотливости надводных кораблей и бортовой качки корабля.

Накануне Великой Отечественной войны Василий Григорьевич Власов выполнил большую работу по изучению остойчивости эскадренных миноносцев. Его предложение о принятии на корабль твердого балласта было принято командованием флота. В результате в годы войны ни один из миноносцев не погиб от недостаточной остойчивости. Большое внимание В. Г. Власов уделял исследованию остойчивости и спрямлению поврежденного в бою корабля. Например, в работах «О построении диаграммы статической остойчивости поврежденного корабля» и «Таблицы для спрямления корабля» он рассматривает способы спрямления корабля, получившего повреждение в бою, с описанием предназначенных для этой цели таблиц совместно с правилами их составления и использования. Они нашли широкое

практическое применение на боевых кораблях флота в годы Великой Отечественной войны. Таким образом, в трудах В. Г. Власова получили дальнейшее развитие и теоретическое обоснование идеи С. О. Макарова о спрямлении поврежденного в бою корабля, развитые далее академиком А. Н. Крыловым и впервые примененные В. П. Костенко на броненосце «Орел» в Цусимском сражении в 1904 г.

Василий Григорьевич не стремился к ученым степеням и званиям. Доктором наук он стал в 71 год, но его авторитет среди кораблестроителей и ученых был очень высоким. Во многом благодаря его трудам корабли в войну, получив повреждения, не переворачивались, как это было в Цусимском сражении. Всего В. Г. Власову принадлежат 54 научные работы. Общий объем его печатных трудов исчисляется более чем в 160 печатных листах, за которые по совокупности в 1957 г. он был удостоен ученой степени доктора технических наук. Результаты научных исследований В. Г. Власова нашли широкое применение в повседневной работе конструкторских бюро и позволили значительно повысить качество проектируемых кораблей. Ему принадлежит метод расчета мореходных качеств кораблей с использованием ЭВМ.

В 1940—1943 г. он был начальником отдела управления кораблестроения ВМФ и заместителем начальника НТК ВМФ, выполнял важные задания командования ВМФ.

Но уже в марте 1943 г. В. Г. Власов вновь возглавил кафедру теории корабля училища, а в сентябре того же года — кораблестроительный факультет ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского. «Как начальник факультета, — вспоминал профессор Н. П. Муру, — В. Г. Власов внешне был весьма далек от курсантов, но всегда — доброжелателен и чуток. Мы его видели очень редко, но постоянно ощущали его заботу. Вообще он был очень доброжелателен к подчиненным (при этом “не терял разумной строгости”), но крайне “неудобен” для начальства, с которым постоянно конфликтовал. Ему было присуще... гипертрофированное понятие об офицерской чести».

Заслуги В. Г. Власова в подготовке высококвалифицированных кадров исключительно велики. Он был, как многие его предшественники, талантливым педагогом-воспитателем. «Мы были счастливы потому, что нас учили такие выдающиеся ученые, — писал его воспитанник, выпускник кораблестроительного факультета 1935 г., участник Великой Отечественной войны, историк кораблестроения, кандидат технических наук, капитан 1-го ранга Ю. П. Потапов, — как В. Г. Власов, Н. В. Григорьев, Ю. А. Шиманский, А. Н. Крылов, П. Ф. Папкович. Это не могло не сказаться на нашей квалификации... Василий Григорьевич был нашим самым любимым преподавателем, — продолжал Ювеналий Петрович. — Его лекции всегда были

насыщены яркими примерами использования корабля в практике кораблестроения. Он никогда не имел перед собой каких-либо конспектов или книг и, тем не менее, выводил самые сложные формулы. Его каллиграфический почерк и безупречные чертежи, сделанные по ходу лекции мелом на доске... способствовали усвоению проходимого курса. Материал он излагал очень последовательно, логично. Так, что его можно было легко конспектировать. Он никогда не начинал нового раздела, не убедившись, что предыдущий усвоен всеми достаточно хорошо.

Вызывала восхищение стройность и правильность его речи, в которой не было ни одного лишнего слова, удивляла его феноменальная память. Так, придя впервые в аудиторию, он делал переключку по журналу, в ходе которой курсанты, как и положено, вставали. Всмотревшись поочередно в лица курсантов, Власов в следующий раз называл каждого из курсантов по фамилии, запретив ему подсказывать, и в дальнейшем уже никогда не путал их (а в потоке было более 40 человек).

В другой раз, читая курс качки, он выписал по памяти на классной доске несколько колонок 6-значных чисел, приказав курсантам временно подождать с их записью; отойдя в конец класса, он вынул из нагрудного кармана маленький листок бумаги, сверил по нему записанные числа и, не исправив ни одной цифры, разрешил курсантам начать запись... При проверке работ курсантов он проверял каждое слово и, если обнаруживал хоть одну ошибку, снижал оценку, а в курсовых работах — все расчеты (на шести-восьми страницах — 4- и 5-значные цифры). Огромное влияние имели его научный авторитет и личное обаяние, точно так же как его величайшая добросовестность как преподавателя при исполнении своего долга порождала чувство ответственности и у курсантов, что важнее всяких увещаний...»

В. Г. Власов пунктуально выполнял свои обязанности, а часто и заменял отсутствующего преподавателя. «Как гласит легенда-быль, будучи начальником кораблестроительного факультета... он в 30-е гг., обнаружив, что в одном из классов нет преподавателя механики, тут же сам стал читать лекцию, спросив только: “На чем вы остановились?”».

Среди научно-исследовательских работ этого периода особо следует отметить исследование начальника кафедры гидромеханики, доктора технических наук профессора А. Н. Патрашева на тему «Применение сжатого воздуха для борьбы с поступлением воды через пробоины в корпусе подводной лодки». Газета «Дзержинец» по этому поводу 19 апреля 1945 г. сообщала: «Недавно профессор Патрашев закончил большой научный труд о погружении и всплытии подводных лодок. До последнего времени в аварийных случаях подача сжатого воздуха в поврежденные отсеки производилась

командиром БЧ-5 без точного расчета. Работа профессора Патрашева позволяет в каждом отдельном случае точно определять количество воздуха, необходимого при решении аварийной задачи. Сделанные им выводы вносят некоторые конструкционные изменения при расчете систем подводных лодок в момент их проектирования».

После войны основные положения этой работы были опубликованы в журнале «Морской сборник». Результаты труда значительно повышали эффективность борьбы за живучесть. Они нашли широкое применение в боевой практике и были внесены в соответствующие документы. Высокую оценку указанной работе дал ученый совет училища, который и в военные годы внимательно анализировал все научные исследования, направлял и координировал научно-исследовательскую работу в училище. На своем заседании 8 февраля 1945 г., отмечая возросшую активность профессоров, доцентов и преподавателей в разработке научных проблем, ученый совет в своем решении записал: «Училище дало Родине большое число интересных работ, способствующих укреплению могущества Военно-морского флота. Особенно ценной является работа доктора технических наук, профессора инженер-майора Патрашева, выполненная им в 1944 г. Ученый совет представил ее кандидатом на получение Сталинской премии».

Следует отметить также большое внимание, уделяемое партийной организацией училища уровню научно-исследовательской работы. Так, в апреле 1942 г. бюро партийной организации паросилового факультета специально заслушало на своем заседании вопрос о состоянии научной работы на кафедре паровых котлов. В своем постановлении бюро решило усилить контроль над ходом научной работы всех преподавателей-коммунистов. На всех факультетах расширилась и углубилась работа научно-технических кружков, усилилась научно-техническая пропаганда, велась большая работа по воспитанию у курсантов любознательности и навыков решения технических вопросов.

Газета «Дзержинец» 11 мая 1942 г. написала о том, что в работе научно-технических кружков, в научно-технической пропаганде «не должны быть помехой ни подготовка к экзаменам, ни... летняя практика. Наоборот, твердо взятый курс даст возможность курсантам во всех условиях систематически обогащать свои познания, чтобы превращаться в подлинных мастеров военно-морского инженерного искусства... Наиболее удачный курс, — продолжала газета, — взят у кораблестроителей. Там члены кружков берут на себя решение практических вопросов для плавающих кораблей ВМФ». Опыт войны широко использовался на учебных занятиях по специальным дисциплинам, где проводили разборы отдельных операций и делали выводы из них, разбирали аварийные случаи. Только в 1942 г. силами преподавателей училища было сделано 119 докладов с анализом опыта боевых действий

Черноморского и Краснознаменного Балтийского флотов, кораблей и подводных лодок, типичных боевых повреждений корпуса и механизмов надводных кораблей и подводных лодок.

Газета «Дзержинец», например, 23 декабря 1944 г. писала об открытии под руководством старшего лейтенанта Вулиха математического кружка на электротехническом факультете, целью которого было расширение кругозора курсантов по высшей математике и обучение их практическому применению математики в прикладных науках. На каждом заседании кружка его члены выступали с докладами. Так, курсант 1-го курса Р. Горбунов сделал доклад «Кривые второго порядка в технике», а курсант И. Рябинин — «О некоторых неберущихся интегралах», причем так широко затронул рассматриваемую тему, что слушание его доклада продолжалось на двух заседаниях кружка.

Эта же газета в своем номере от 5 марта 1944 г. сообщала о том, что инженер-капитан 2-го ранга Г. Г. Саллус выступил с докладом «Вопросы живучести подводных лодок» перед офицерами Черноморского флота, а затем перед дизелистами 3-го и 4-го курсов училища. В основу прочитанных докладов легли совершенно новые положения.

До сих пор, говорилось в сообщении, «исследователи, рассматривая различные аварийные случаи с подводными лодками, вопросы плавания, погружения и всплытия, исходили из двух предпосылок:

- лобовое сопротивление воды не зависит от скорости;
- вес подводной лодки не изменяется по мере поступления воды в пробоину.

Воспользовавшись формулами, выведенными профессором Патрашевым, и помощью курсантов-дизелистов 3–5-го курсов, производивших расчеты, инженер-капитан 2-го ранга Г. Г. Саллус построил графики различных зависимостей, имеющие большое значение для командира БЧ-5 в борьбе за живучесть подводной лодки».

Курсанты 3-го курса кораблестроительного факультета самостоятельно провели в 1942 г. кренование учебного корабля «Шаумян» и расчеты по определению его остойчивости. В этой работе участвовали курсанты В. Дробленков, Н. Сидоров, В. Чугунок и другие.

Начиная с 1942 г. на каждом факультете стали выпускать специальные научно-технические бюллетени, в редколлегию которых входили начальники факультетов и кафедр, преподаватели и курсанты — члены научно-технических кружков. В музее истории Военно-морского политехнического инсти-

тута хранятся все 16 номеров бюллетеней военных лет (по четыре номера на каждом факультете). Бюллетени издавались на правах рукописи. В них помещались результаты научных исследований, проводимых на факультетах; доклады, прочитанные на заседаниях научно-технических кружков; информация о научно-технических конференциях, которые систематически проводились на всех факультетах, и другие материалы. На страницах бюллетеней выступали не только преподаватели, но и курсанты.

Так, среди авторов публиковавшихся материалов 1942 г. мы видим видных ученых А. Н. Патрашева, А. И. Балкашина, В. А. Соколова, В. С. Жуковского, А. В. Масыгина, В. А. Пономарева, опытных преподавателей С. В. Козлова, Б. В. Липатова, В. С. Гордничева, Г. А. Абагьянца, Г. Г. Саллуса, Н. И. Евдосеева; молодых преподавателей и адъюнктов А. В. Герасимова, Н. М. Кузнецова и курсантов М. (?) Томашевича, (?) Пономарева, А. (?) Зверева, В. (?) Хрустина, Г. (?) Журавицкого, (?) Шейна, (?) Самохвалова и многих других. Такой широкий круг авторов был и в последующие годы.

Большую роль играли научно-технические конференции, на которых выступали преподаватели и курсанты с обстоятельными докладами. Конференции проходили по факультетам и были регулярными. Например, в конце мая 1942 г. на паросиловом факультете была проведена конференция на тему «Личный состав БЧ-5 в бою», на которой освещался опыт борьбы за живучесть кораблей в Великой Отечественной войне...

Несмотря на войну, в училище продолжала успешно действовать адъюнктура, осуществлялась защита научных диссертаций, было налажено научное сотрудничество с учреждениями АН СССР, НТК ВМФ, флотами, вузами и промышленностью.

Трагедия на Ладоге (сентябрь 1941 г.)

Так уж устроена человеческая психика, что наилучшим образом она воспринимает историю как линию, размеченную вехами побед и трагедий. И если победы любят все, то трагедии стараются обойти молчанием, когда есть на то возможность. К примеру, катастрофу лайнера «Титаник» в 1912 г. замолчать было нельзя, и человечество болезненно вспоминает о ней до сих пор, а некоторые даже делают на ней неплохие деньги, о чем свидетельствуют выходящие неоднократно фильмы о гибели «Титаника».

В то же время мало кому известна трагедия на Ладоге в сентябре 1941 г., которая по своим масштабам не уступает гибели «Титаника». Тогда, 74 года назад, в самые первые дни ленинградской блокады, 17 сентября 1941 г. в штормовых волнах Ладоги погибло более 1200 человек, эвакуированных из осажденного города на барже под номером 752, ведомой буксиром «Орел».

Каждый день сентября 1941 г. был отмечен бедой. 1 сентября врагом были захвачены Зеленогорск, Репино, Комарово... 2 сентября — первое снижение продовольственных норм по карточкам. 4 сентября — в Ленинграде разорвался первый фашистский снаряд. 6-го — первый массированный авианалет. Разрушены и подожжены десятки домов. 8 сентября — немцы в Шлиссельбурге — перерезаны последние ниточки сухопутной связи с Большой землей. Вторая массированная бомбардировка города. Горят Бадаевские продовольственные склады. 12 сентября — объявлено о втором снижении продовольственных норм. 13 сентября — нашими войсками оставлено Красное Село. Ожесточенные бои под Колпино, на юго-западных окраинах города. 15 сентября — фашисты ворвались в Стрельну. Отсюда Васильевский остров и Кронштадт как на ладони.

Положение Ленинграда становится все тяжелее. Еще в августе 1941 г. нар-ком ВМФ Н. Г. Кузнецов принял решение о передислокации военно-морских учебных заведений на восток, в том числе Высшего военно-морского инженерного ордена Ленина училища (ВВМИОЛУ) им. Ф. Э. Дзержинского.

К середине сентября в Главном Адмиралтействе остались лишь курсанты, прибывшие в училище из состава Чудской военной флотилии и 2-й морской стрелковой бригады.

К этому времени в городе предпринимается все, чтобы спасти, переправить за Ладогу как можно больше людей, в том числе личный состав во-

енных учебных заведений, командиров, так необходимых на всех фронтах, а также оборудование и продукцию ленинградских предприятий.

В ночь на 16 сентября от старшего по эвакуации остатков личного состава военно-морских учебных заведений капитана 2-го ранга Кададзе было получено приказание об отбытии из Ленинграда. Утром 16 сентября весь личный состав курсантов, оставшихся во ВВМИОЛУ им. Ф.Э. Дзержинского, повзводно двинулся к Финляндскому вокзалу, где, примерно в 9 часов 30 минут был погружен в эшелон и отправлен к Ладожскому озеру. Дальнейший путь следования был намечен по маршруту: переход по Ладожскому озеру до Новой Ладоги, далее по железной дороге до станции Волховстрой, затем до Череповца и дальше — на Большую землю.

Вечером 16 сентября в порту Осиневец, который лишь несколько дней назад из маленького рыбацкого поселка был «назначен» главным портом на западном берегу Ладоги, на причале возле Осиневецкого маяка началась погрузка людей на все то, что удалось собрать из способного держаться на воде, в том числе на переоборудованные землечерпалки, грунтовозы, различные мелкие суда и просто деревянные баржи, включая и спешно восстановленные из списанных на слом. Среди таких «плавсредств» была и большая старая деревянная баржа № Б-752, служившая ранее для перевозки скота.

В этот день в порту, который еще только строился и неоднократно бомбился, царила неразбериха. Поэтому на баржу № Б-752, предназначенную для эвакуации выпускников, курсантов и преподавателей училища (408 человек), были погружены еще около 800 человек — из Военно-морской медицинской академии, Главного гидрографического управления, Военно-морского гидрографического училища им. С. Орджоникидзе, других организаций, учащиеся нескольких ремесленных училищ, а также просто неорганизованные пассажиры. Некоторые были с семьями — женами, детьми и стариками. Людям, которых на барже оказалось около 1500 человек (плюс автомобили и различные грузы), предстояло пересечь озеро и выгрузиться в Новой Ладоге. На палубе были размещены грузы, а также легковые и грузовые автомобили, а люди были помещены в трюм баржи.

Буксировать переполненную баржу предстояло буксирному пароходу «Орел», на котором находился руководивший эвакуацией контр-адмирал А. Т. Заостровцев, там же размещались старший группы дзержинцев — старший лейтенант Г. Н. Белоконов и В. Ю. Браман. На первый взгляд достаточно ясное ночное небо и легкий ветерок к моменту отправки, в полночь с 16 на 17 сентября, не предвещали беды. Но кажущаяся идиллия не могла обмануть капитана буксира Ивана Дмитриевича Ерофеева.

Он был опытейшим моряком — не один год ходил по Ладоге и хорошо знал коварство огромного озера. Особенно в шторм, когда пятиметровые волны там не редкость. А в том, что надвигается шторм, бывалый капитан не сомневался и вести баржу-развалюху, переполненную людьми, через штормовое озеро считал смертельно опасным. Ведь от Осиновца до Новой Ладоги примерно 160 км — около 15 часов хода! Тем не менее по приказу начальника перевозок через Ладожское озеро капитана 1-го ранга Н. Ю. Аврамова баржа № Б-752, ведомая буксиром «Орел», ушла в рейс.

Спустя некоторое время после отплытия, часам к трем ночи, когда все пассажиры спокойно спали, поднялся ветер, небо заволочло тучами и на озере началось волнение. Порывы ветра с каждой минутой усиливались, волны становились все выше, и вскоре все озеро превратилось в бушующее море. Баржу кидало из стороны в сторону. Буксирный трос, соединявший баржу с «Орлом», лопнул, и старая баржа осталась один на один с разъяренной стихией. Деревянная обшивка баржи разошлась, и в образовавшиеся щели начала поступать забортная вода. Она заполняла трюм, и баржа все глубже и глубже погружалась в озеро. «Трап, ведущий из трюма на палубу, — вспоминал в 2007 г. капитан 1-го ранга в отставке С. В. Дворкин, непосредственный участник трагедии на Ладоге (он окончил ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского в 1945 г.), — под тяжестью бросившихся наверх людей рухнул, и оставшиеся в трюме оказались взаперти. Но среди курсантов в трюме находился чемпион училища по борьбе Н. Тарасов. Он лег на спину и ногами проломил находившиеся над головой доски палубного настила. Через образовавшуюся дырку мы выбрались наверх. Здесь уже было полно народа. Люди метались по палубе в поисках спасения и вглядывались вдаль в ожидании помощи. Пытаясь облегчить баржу, мы столкнули в воду стоявшие на палубе автомобили и барабаны с кабелем, но это не помогло. Палуба уже вся была залита водой, шквальный ветер швырял в лицо холодную пену и норовил унести нас за борт. Мы цеплялись друг за друга и за все, что казалось еще прочным и надежным.

В довершении всего баржа треснула и разошлась. “Орел” все это время находился недалеко, однако из-за огромных волн он не мог подойти, чтобы снять людей с разваливающейся баржи. Но мы не паниковали, а сопровождавшие нас командиры вели себя достойно, как и полагается настоящим морским командирам. Хотя всем уже было ясно, что помощи и спасения ждать неоткуда. Выяснилось, что на барже нет не только шлюпок или плотов, но даже спасательных кругов и поясов. Вообще ничего, что полагается иметь на судне, перевозящем людей. Выяснилось также, что нельзя было

отправлять нас без всякого прикрытия с воздуха. Мы поняли это, когда над нами стали летать, обстреливая из пулеметов, немецкие самолеты. На палубе началась паника. Отчаянно кричали женщины, плакали дети.

Предчувствуя близкую смертельную развязку, все хором запели “Реве тай стогне Днипр широкий”, а потом “Интернационал”. В это время на баржу обрушивается новый исполинский вал, который сбрасывает за борт сотни людей... Одиночки, умевшие хорошо плавать, плыли к буксиру, в том числе и комиссар батальона “дзержинцев” — батальонный комиссар Богданов. Вся поверхность воды была покрыта людьми и плавающими предметами. Кое-кто терял рассудок, иные сами пытались утонуть, но инстинкт выталкивал их на поверхность. Крутые, высотой в несколько метров волны не унимались».

Стойкость и мужество в этот момент проявили слушатели Дзержинки старшие воентехники Е. Г. Логвиненко и П. А. Антоненко. Они прекращали панику, охватившую людей; сигналили на буксир, размахивая белой простыней; отдавали приказанья с импровизированного командного пункта, расположившись посередине баржи. Постепенно баржа стала все больше расплываться: сначала были смыта избушка и люди, находившиеся на ней; затем волнами сняло верхнюю палубу.

«Орел» бросало как щепку, но команда буксира отчаянно боролась за спасение людей. Спасательной операцией руководил выпускник Дзержинки капитан 3-го ранга В. Ю. Браман (еще в 1939 г. он был награжден орденом Ленина за освоение новой техники, а позднее — в 1942 г., будучи инженером-механиком ПЛ «К-21» Северного флота, участвовал в торпедировании немецкого линкора «Тирпиц»). После Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Браман несколько лет служил в родном училище, занимая должности начальника дизельного факультета, а затем — кафедры живучести). На борт буксира было поднято 216 человек. Остальные, державшиеся на поверхности воды, постепенно застывали и тонули или погибали, спасая других. Все это происходило в пределах видимости другого военного корабля, канонерской лодки «Селемджа».

Позднее выяснилось, что накануне «Селемджа», переделанная из землечерпальной машины и по расчетам могущая выдерживать крен не более 16 градусов, взяла в Новой Ладоге на буксир огромную баржу с мукой и 460 бойцов пулеметного батальона. Ночью шторм очень быстро разметал эту баржу в щепки, и все люди погибли. Занимаясь поиском утонувшей муки и людей и боясь опрокинуться, «Селемджа» наблюдала за трагедией баржи № 752 и действиями «Орла», но не подходила к тонущим в озере людям. Только после того, как буксир подошел к ней и контр-адмирал Заостровцев под угрозой расстрела приказал командиру канонерки капитану 3-го ранга

М. А. Антонову идти спасать оставшихся, «Селемджа» приступила к спасению тонувших людей. К сожалению, их было уже мало на поверхности воды, и за пять заходов к обломкам баржи № 752 «Селемджа» спасла только 26 человек. Всего спасено было 242 человека.

В это время произошел налет немецких самолетов, возвращавшихся с бомбежки Ленинграда. «К счастью, — вспоминали позднее участники этих событий В. П. Серебровский, В. Ф. Максимов, В. С. Исаев, тогда курсанты-дзержинцы, — прицельному бомбометанию помешали артиллеристы канонерской лодки, открывшие огонь из орудий по гитлеровским самолетам. Вскоре они были отогнаны и улетели ни с чем».

В эти трудные минуты исключительную смелость и решительность проявили многие курсанты ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского. «Когда за борт смыло одну из женщин, первым бросился ее спасать курсант В. А. Боченков. За ним последовали еще два дзержинца, но очередная волна подхватила и унесла всех...» Многие курсанты проявили настоящую верность воинскому долгу даже перед угрозой гибели. Так, Володя Ометов не выпускал винтовку из рук, даже уже когда оказался в воде, оружие ведь. Ему кричали, чтобы он сбросил ее, но он вместе с винтовкой, как свечка, ушел под воду...

Несмотря на титанические усилия спасателей, много людей замерзло и ушло под воду. Только из Дзержинки погибло 324 человека, из ВМГТУ им. С. Орджоникидзе — 176 человека, из ВМЕДА — 182 выпускника, из Картографического отдела ВМФ — 43 человека, из Гидрографического управления ВМФ — 44 человека, 28 человек — члены начальствующего состава и дети...

Это был поистине «золотой запас флота», по образному выражению одного из спасшихся дзержинцев, впоследствии капитана 1-го ранга Ю. В. Александровского. (Набор в училище в 1941 г. был поистине уникальным. На 500 мест на 1-й курс было подано 17 тысяч заявлений, в том числе с золотыми аттестатами (тогда не давали золотые медали). Было больше студентов, чем мест в училище. Все сдавали вступительные экзамены без каких-либо льгот. Вот какой «золотой запас флота» потерял.)

Спасенных доставили в Новую Ладугу, где пострадавшие были обеспечены бельем и верхней одеждой. Через несколько дней они были отправлены в Волховстрой, а оттуда — в Череповец. Здесь их переодели в морскую форму. Дзержинцев направили в Правдинск (Горьковская, ныне Нижегородская область), где к этому времени разместилось училище. Среди спасенных кроме упомянутых выше были шесть командиров училища: полковой комиссар Макшанчиков, батальонный комиссар Богданов, капитан-лейтенант (?) Волкопьятов, политрук (?) Носов, лейтенанты (?) Попов и (?) Чури-

лов, курсанты Е. Шитиков, К. Булдаков, В. Грахов, Б. Гусев, Ю. Дорощук, М. Котляр, А. Муратов, Ю. Александровский, Н. Лазарев и другие, преподаватель химии Е. А. Лейхман...

Спустя годы после войны на берегу Ладожского озера — там, куда волны еще долго выносили тела погибших, поставили памятную стелу, а затем надгробные плиты с именами погибших дзержинцев. Теперь этот мемориал называется «Ладожский курган». Рядом открыт музей «Дорога жизни».

Личный состав Военно-морского политехнического института (правопреемника ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского) филиала ВУНЦ ВМФ «ВМА им. адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова» свято чтит память своих старших товарищей, отдавших жизнь за Родину, регулярно посещают мемориал, возлагают цветы, проводят Дни памяти, траурные митинги. Имена погибших на Ладогe 17 сентября 1941 г. увековечены в «Книге памяти», хранящейся в историко-мемориальном зале института в Главном Адмиралтействе г. Санкт-Петербурга.

Военное инженерно–техническое училище ВМФ в обороне Ленинграда (1941 г.)

Вместе со всем советским народом коллектив Военного инженерно-технического училища ВМФ незамедлительно приступил к перестройке своей деятельности на военный лад. Основным программным документом в этой большой и трудной работе явилась директива ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 29 июня 1941 г. партийным и советским организациям прифронтовых областей. Она призвала советский народ мобилизовать все силы на разгром врага, организовать всестороннюю помощь Красной армии, обеспечить усиленное пополнение ее рядов, мужественно отстаивать каждую пядь земли до последней капли крови.

Уже в первые дни войны все курсанты, командиры и преподаватели училища проявили высокий патриотизм, готовность к выполнению воинского долга. Многие подали рапорты с просьбой направить их на фронт, полагая, что в дни нависшей над Родиной опасности надо не заниматься учебой, а воевать в действующих частях. Одобрив этот патриотический подъем, командование, партийные и комсомольские организации разъясняли курсантам, что начавшаяся война требует большого количества квалифицированных офицерских кадров. Поэтому подготовка военных инженеров по-прежнему остается главной задачей училища. На открытых партийных и комсомольских собраниях обсуждались вопросы повышения качества учебно-боевой подготовки, укрепления воинской дисциплины и повышения бдительности. На всех курсах регулярно выходили «Боевые листки», стенные газеты, освещавшие патриотические дела коллектива училища. Многотиражная училищная газета «Фортификатор» регулярно сообщала о ходе учебно-боевой подготовки.

Занимаясь напряженной учебой, весь личный состав был готов в любой момент покинуть аудиторию и отправиться на поле боя. И такая необходимость наступила в первые же дни войны. 24–25 июня по приказу командования КБФ группа из 16 человек во главе с курсантом В. Васильевым, в которую входили Н. Панов, П. Сергеев, З. Мамышев и другие курсанты, обеспечивала охранение автоколонны, доставлявшей боеприпасы из тыловых складов Ленинграда в главную базу КБФ — Таллин.

24 июня вражеской авиацией был выброшен десант в районе Лахденпохья (Карельская ССР), где находился штаб Ладужской военной флотилии. Для эвакуации штаба из района боевых действий был выслан вооруженный

отряд курсантов училища под командованием лейтенанта И. М. Игнатьева, который успешно выполнил поставленную задачу.

Начало Великой Отечественной войны для нашей страны сложилось крайне неблагоприятно. На Северо-Западном и Ленинградском направлениях уже 6 июля 1941 г. передовые части противника захватили г. Остров, а 9 июля — г. Псков. Создалась угроза прорыва соединений группы немецких армий «Север» к Ленинграду. В этих условиях одной из важнейших задач, вставших перед командованием Северо-Западного фронта и Краснознаменного Балтийского флота, явилось сооружение надежных рубежей обороны для войск, защищающих город. Военный совет фронта принял решение в кратчайший срок создать Лужскую оборонительную полосу общей протяженностью около 300 км (от Финского залива по северному берегу рек Луга, Мшага, Шелонь до озера Ильмень), а на ближайших подступах к Ленинграду — Ораниенбаумский, Слуцко-Колпинский и Красногвардейский секторы обороны. Одновременно было решено подготовить к обороне сам город и примыкающие к нему пригороды. Общее руководство оборонительными работами было возложено на специально созданную комиссию, в состав которой вошли руководители партийных и советских организаций города и области, командующий войсками Ленинградского военного округа, а также группа ученых училища: Б. Г. Галеркин, Б. Д. Васильев, Н. А. Кандыба, Н. И. Унгерман, С. А. Шустиков и С. С. Голушкевич. Возглавлял комиссию член Военного совета Северо-Западного фронта дивизионный комиссар А. А. Кузнецов.

Необходимо было мобилизовать все силы и средства для быстрого создания оборонительных сооружений. По расчетам специальной оборонительной комиссии, в строительстве оборонительных рубежей ежедневно должны были участвовать до 500 тыс. чел. По призыву Ленинградской областной партийной организации эта задача была успешно решена. Сотни тысяч трудящихся города и области вышли на строительство оборонительных рубежей. В основном это были женщины, на плечи которых легла главная тяжесть таких работ.

К руководству строительством и инженерным оборудованием оборонительных рубежей по решению Военного совета фронта было привлечено из училища 40 преподавателей и командиров и 339 курсантов старших курсов строительной специальности. Они возглавили крупномасштабные оборонительные работы в районах городов Нарва, Луга, Новгород, Ораниенбаум, Красное Село, Павловск, Пушкин, Пулковое, Колпино, Ям-Ижора, Белоостров, Сестрорецк и поселка Токсово.

Потребности фронта стали первоочередными задачами для училища. Приказом командующего Северо-Западным фронтом одним из важнейших

звеньев обороны города было определено сооружение Красногвардейского укрепленного района. Руководство по его созданию было возложено на начальника оборонительного строительства генерал-майора П. А. Зайцева и на начальника инженерного управления фронта военинженера 2-го ранга Б. В. Бычевского. Уже 22 июня группа преподавателей, командиров и адъютантов в составе П. И. Заботкина, С. А. Гельмана, Н. А. Колотилова, К. П. Пулякова, М. Д. Пятецкого, В. С. Христофорова, Д. К. Жеребова и Л. А. Лесина была направлена в район Белоострова для рекогносцировки и строительства оборонительных рубежей на Карельском перешейке.

Большой отряд курсантов-дипломников под командованием П. Н. Баранова и А. А. Соболева с 30 июня руководил оборонительными работами в Слуцко-Колпинском секторе обороны. В частности, А. А. Соболев с группой курсантов руководил возведением оборонительных сооружений в районе Павловска. В конце июля в связи с переводом А. А. Соболева начальником строительства на Федоровский участок руководство работами в районе Павловска он передал старшине-дипломнику А. А. Пухгачеву, руководившему этими работами до конца строительства.

Федоровский участок обороны простирался на 16 км по реке Ижоре. На нем было оборудовано три батальонных района обороны, установлены две броневые башни для 102-мм орудий и построены два склада боеприпасов. В разное время года под руководством курсантов училища в оборонительных работах здесь участвовало от 3,5 до 10 тыс. чел.

Антропшинский участок обороны также располагался по реке Ижоре от села Лукаши через деревни Вяхтелево, Местелево, Кобралово до села Федоровка. Его протяженность по фронту составляла 8 км. Начальником работ на этом участке был П. Н. Баранов, главным инженером участка — В. С. Христофоров, начальником штаба — В. Н. Сердобов. Работами на отдельных объектах участка руководили слушатели Ф. Аверьянов, М. Гришин, Е. Карбышева, И. Колчин, дипломники-старшины Н. Баранов, И. Готов, Б. Чечелев, курсанты П. Воробьев, И. Врублевский, И. Шестаков.

На Пушкинском участке обороны начальником работ был А. Л. Рядов. Работами руководили дипломники училища М. Алексеев, Н. Аршаница, М. Дворкин, В. Дружков, братья П. и А. Соболевы, А. Филин. На участке, включавшем населенные пункты Туппа, Поллеля, Баболово, Рахтелово, Большое Кузьмено, Пулково, Венерязи и Хумалисти, в работах участвовали ежедневно до 12 тыс. чел. За период с 29 июня по 14 сентября здесь было построено 23 дзота, вырыто 16 км противотанковых рвов и 25 км окопов и ходов сообщения. Одним из наиболее крупных объектов на этом направлении был командный пункт укреплен-

ного района с защитой от 152-мм снарядов и 100 кг авиабомб, просуществовавший до конца военных действий, несмотря на сильное огневое воздействие противника.

Для руководства строительством Русско-Высоцкого и Ропшинского укрепленных узлов в район Красного Села 2 июля была направлена очередная группа курсантов училища. Начальником строительства этих узлов был назначен Л. И. Васильев, главным инженером — А. И. Порадня, начальником штаба — И. А. Баславский. Непосредственными руководителями работ в Русско-Высоцком районе были курсанты В. Анфимов, Д. Пентюшенко, В. Понаморенко, А. Романов, С. Цветков, А. Шаратов, А. Шибанов. В Ропшинском укрепленном районе руководителем инженерно-строительных работ был назначен представитель инженерного управления Ленинградского фронта А. Сизов, а начальником штаба — курсант В. Васильев. Непосредственными руководителями работ на отдельных участках были курсанты Н. Агапов, Н. Разин, В. Тихонов. В строительных работах участвовало ежедневно до 15 тыс. чел. Каждый из курсантов руководил участком работ, на котором было занято от 500 до 1000 чел. Работы велись при налетах авиации противника, а к концу строительства, в последних числах августа и начале сентября — под артиллерийским и минометным огнем. В этой трудной обстановке за короткие сроки были построены 200 артиллерийских и пулеметных огневых точек, 15 км противотанковых и 25 км противопехотных препятствий, трансформаторная подстанция для питания электризованных препятствий (в лесу у поселка Телези).

С конца июля и по 25 августа адъютанты училища П. С. Стариков и Л. Ф. Теверовский руководили оборонительными работами в Ораниенбаумском секторе обороны (на Ораниенбаумском пяточке). Их помощниками и руководителями работ в районе деревень Гостилицы, Дятлицы, Черемыкино были слушатель И. К. Нижниченко и курсанты Г. Сазонов, К. Федосеев, В. Шмелев.

Большие оборонительные работы проводились на крупном Ижорско-Колпинском оборонительном участке, рубежи которого протянулись на 14 км по фронту — от Московского шоссе (Ям-Ижора) через окраины города Колпино и железнодорожной станции Саперная до левого берега Невы и на 10 км в глубину. Руководил работами в этом районе Ф. Я. Бугров — с начала войны заместитель начальника училища по учебной и научной работе. Он возглавил большую группу командиров и курсантов, в состав которой входили батальонный комиссар П. П. Барканов, офицеры Д. Н. Бабушкин, И. А. Винаров, дипломник-старшина В. Петров и другие. Главным инженером строительства был назначен Н. Ф. Кимбрис. На строительстве

Ижорско-Колпинского оборонительного рубежа работало до 25 тыс. рабочих Ижорского и Колпинского механического заводов, ленинградских фабрик им. Тельмана и им. Ногина. С 29 июля оборонительные работы на этом рубеже велись под огнем противника. Штаб строительства после артиллерийских обстрелов трижды менял свое место, последовательно размещаясь в населенных пунктах Колпино, Московская Славянка, деревня Шушары. Под Колпино и Ям-Ижорой каждый участок местности прифронтовой зоны оборудовался инженерными сооружениями, что существенно повысило устойчивость обороны наших войск. В сооружаемых здесь дотах устанавливались стационарные артиллерийские установки, изготавливаемые на Ижорском заводе. Благодаря мужеству командиров и бойцов 7-й бригады морской пехоты, в составе которой воевали А. П. Мещерин и А. И. Стручков, впоследствии длительное время служившие в училище, немецко-фашистские войска были остановлены.

Во второй половине июля часть преподавательского состава была снята с оборонительных работ пригородных участков и направлена на инженерную рекогносцировку Лужской оборонительной полосы. Рекогносцировкой руководил участник Гражданской войны генерал-лейтенант К. П. Пядышев. Весь рубеж полосы был разделен на три части, соответственно чему были сформированы три рекогносцировочные группы. Первая группа в составе военных инженеров Е. Г. Дружинина, М. А. Микельдея, А. И. Порадни, Е. В. Стефанова, И. Н. Слотинцева под руководством Г. Н. Колоколыцева проводила рекогносцировку на участке правого берега реки Луга в районе Кингисеппа, Сосницы, Ивановской, Волосово. Вторая группа (военные инженеры И. А. Винаров, Н. Ф. Кимбрис, К. П. Кутяков, В. А. Семенов, В. М. Столяр, В. Н. Ткаченко и Б. А. Урецкий под руководством Ф. Я. Бугрова) рекогносцировала участок по рекам Луга и Оредеж, в полосе Толмачево, Луга, Мшинская, Верест и Сорочкино. Третья группа, возглавляемая А. И. Белобоковым, в которую входили военные инженеры П. П. Барканов, Д. К. Жеребов, П. И. Заботкин и Е. К. Карягин, проводила рекогносцировку участка местности от станции Батецкая до г. Новгорода.

В июле—августе в районе города Луги, по берегу реки Оредеж в пунктах Челово, Батецкий, Печково был создан оборонительный рубеж из 500 огневых точек (артиллерийских и пулеметных) и 70 км противотанковых препятствий. Главным инженером строительства этого рубежа был назначен начальник учебного отдела училища И. П. Ерохин. Участками работ руководили выпускники училища П. П. Суровенный и С. В. Взыхалин.

Практически одновременно с созданием оборонительных рубежей на подступах к Ленинграду начались работы по подготовке к обороне самого города. Приказом командующего Северо-Западным направлением

Ленинград с ближайшими пригородами был разбит на шесть секторов обороны: Кировский, Московский, Володарский, Охтинский, Выборгский и Приморский. Группе преподавателей и курсантов училища было поручено руководство работами по оборудованию Кировского, Володарского и Приморского секторов.

Оборонительные работы в секторах города уже проводились, и многое удалось сделать. Но к концу июля эти работы были приостановлены, поскольку возникла необходимость срочного дооборудования оборонительных рубежей на ближних подступах к Ленинграду и переброски туда рабочей силы.

Во второй половине августа резко обострилось положение на Ленинградском фронте. Немецко-фашистские войска группы «Север» прорвали Лужскую оборонительную полосу на Кингисепском участке и северо-западнее озера Ильмень. Над городом нависла серьезная угроза. Необходимо было в кратчайшие сроки превратить город в мощную цитадель обороны, мобилизовать население города создание узлов сопротивления. Особую значимость приобрел Кировский оборонительный сектор, охватывавший территорию Кировского района от Обводного канала до Автово и от Финского залива до линии Балтийской железной дороги, занимая площадь в 36 кв. км. Рубеж непосредственно прикрывал доступ к Кировскому заводу, снабжавшему войска танками, артиллерийскими снарядами, другим вооружением и боеприпасами. Несмотря на постоянные бомбежки, артиллерийские и минометные обстрелы, в Кировском секторе были выполнены большие работы по сооружению дотов и дзотов, линий противотанковых и противопехотных препятствий. Опираясь на эти сооружения, нашим войскам удалось в конце августа остановить противника в 2–3 км от Кировского завода.

Строительством оборонительных сооружений в этом секторе с 7 июля по 6 октября руководил старший преподаватель училища С. С. Базыкин. Его помощниками на отдельных объектах были военинженеры П. С. Стариков, Л. Ф. Теверовский, только что окончившие училище воентехники А. Г. Мурашко и Я. Л. Гуревич, курсант П. Тростин. В секторе была выполнена маскировка зданий и объектов особой важности (Кировский завод, Торговый порт и др.). Руководила работами группа преподавателей училища во главе с М. П. Кручковым.

Героическая стойкость наших войск и надежная инженерная подготовка к обороне Кировского сектора воспрепятствовали продвижению немцев в этом направлении.

В Володарском секторе обороны города работами руководили преподаватели училища Д. Н. Бабушкин, Е. К. Карягин, Б. А. Урецкий, старшина-

дипломник К. (?) Скоповский. В этом секторе было создано два оборонительных рубежа. Первый, протяженностью около 2,5 км по фронту, находился на участке Торфокомбинат — южнее села Рыбацкое — левый берег Невы, второй — на участке Татарское кладбище (у села Смоленское) — железнодорожная станция Фаргасовый пост. На рубежах сооружались противотанковые препятствия (рвы, надолбы), проволочные заграждения, системы артиллерийских и пулеметных огневых точек. На оборонительных работах в этом секторе было занято до 8 тыс. ленинградцев.

Приморский сектор обороны включал Василеостровский, Свердловский, Петроградский и Приморский районы Ленинграда, Старую и Новую Деревни, острова Декабристов, Трудящихся, Елагин, Крестовский и Петроградский. Начальником штаба и главным инженером Приморского сектора были И. Н. Слотинцев и Е. В. Стефанов, только что закончившие училище. Оборонительными работами в секторе руководили преподаватели училища Г. А. Архангельский, С. С. Голушкевич, Е. Г. Дружинин и Л. А. Лесин, слушатели Б. В. Александров, Я. Ф. Рыбак, В. А. Семенов, Н. И. Смирнов, В. Н. Швидкой и около 40 курсантов. Начатые в конце июня в этом и в других секторах работы были прерваны в последних числах июля и возобновились лишь 15 августа. К середине сентября были подготовлены к обороне Петропавловская крепость и около 200 городских зданий.

Противник стремительно рвался к Ленинграду. Немецко-фашистские войска, наступая через Тосно и Мгу, 8 сентября вышли к Ладожскому озеру и захватили город Шлиссельбург. Ленинград оказался блокированным с суши. Сообщение с ним стало поддерживаться только через Ладожское озеро и по воздуху. 9 сентября противник крупными силами сухопутных войск и авиации нанес удар из района западнее Красногвардейска (Гатчины) на Красное Село и Урицк. Немцы вышли на побережье Финского залива. Ленинград оказался в смертельно опасном положении.

В этих условиях Ставка Верховного главнокомандования приняла решение назначить командующим Ленинградским фронтом генерала армии Г. К. Жукова. 10 сентября он вступил в должность. Под его руководством были разработаны и осуществлены экстренные меры по мобилизации сил и средств на оборону Ленинграда. Один из пунктов отданного им приказа гласил: «Приступить к формированию 5—6 отдельных стрелковых бригад за счет моряков Краснознаменного Балтийского флота, военно-учебных заведений Ленинграда и НКВД со сроком готовности 6—8 дней.

Немедленно снять с ПВО города часть зенитных орудий и поставить их на прямую наводку для усиления противотанковой защиты на самые опасные участки обороны Ленинграда.

Огонь всей корабельной артиллерии сосредоточить для поддержки войск 42-й армии на участке Урицк — Пулковские высоты.

Срочно приступить к созданию глубоко эшелонированной инженерной обороны на всех уязвимых направлениях, заминировать и частично подготовить под электроток.

Перебросить с Карельского перешейка из состава 23-й армии часть сил в 42-ю армию для усиления обороны в районе Урицка».

В соответствии с этим приказом начавшиеся 1 сентября занятия на электромеханическом и на 1-м и 2-м курсах строительного факультетов училища 13 сентября были прерваны. Из курсантов 1-го и 2-го курсов обоих факультетов, 3-го курса электромеханического факультета была сформирована 6-я отдельная курсантская рота ВИТУ ВМФ, переданная в подчинение командованию морского и озерного оборонительного района Ленинградского фронта. Командиром роты был назначен старший офицер строевого отдела майор В. Н. Воронов, комиссаром роты — полковой комиссар Н. В. Крысюк. В состав роты входили три полуроты, командирами которых были офицеры И. Л. Сорокин, Е. И. Шерстобитов и С. П. Прахов. Сек-ретарем комсомольской организации был избран курсант Н. (?) Панов. Помощниками командиров полурот были назначены слушатели 3-го курса электромеханического факультета А. И. Ребров, А. К. Борульник и А. З. Ткаченко. Основное звено младших командиров составляли курсанты 3-го курса электромеханического факультета Б. Абрамов, А. Бахтигозин, А. Белов, А. Брень, Б. Виноградов, Г. Волошин, Н. Галиченко, К. Гребенсков, А. Засурцев, И. Карасев, Д. Клименко, Г. Ключин, Н. Коробейников, З. Мамышев, Н. Панов, А. Степанов, В. Страшной, В. Федоров, В. Храновский, Б. Янченко и др. Рядовыми бойцами роты были курсанты 1-го и 2-го курсов училища (примерно 250 чел., в том числе М. Буруновский, В. Воронин, М. Дрожняк, В. Дубровин, И. Дашенко, А. Иванов, Ю. Кузьмин, Б. Кольцов, А. Лежепков, Е. Миронов, К. Нейштубе, В. Николенко, Ю. Студенцов, И. Фокин, Ю. Щербаков и др.).

Рота дислоцировалась на Васильевском острове, в жилых корпусах Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе, которое в это время находилось уже в эвакуации. Первоначально рота должна была использоваться в качестве десантного подразделения для участия в операции по освобождению от немцев г. Шлиссельбурга и прорыва блокады Ленинграда. Не обошлось и без трагедий. На одной из тренировок при высадке из катера курсант Б. Рахлин по неосторожности разбил бутылку с горючей смесью и получил тяжелую ожоговую травму.

Однако в связи с обострившейся обстановкой на фронте и трагическим исходом предыдущей десантной операции под Шлиссельбургом

задачи роты были изменены. Необходимо было в кратчайший срок начиная с 16 сентября превратить Васильевский остров в мощный внутригородской опорный пункт и не допустить прорыва немцев в случае внутригородских боев через мост Лейтенанта Шмидта на Васильевский остров. Для этого надо было правый берег Невы в районе моста Лейтенанта Шмидта оборудовать надежными инженерными сооружениями. Силами личного состава роты в опорные пункты были превращены знаменитый дом на набережной Лейтенанта Шмидта, 1, на фасаде которого установлено 28 мемориальных досок в память академиков, проживавших в нем в разное время, а также здание Академии художеств (Университетская набережная, 17).

Оконные проемы нижних этажей фасадов этих зданий, обращенных к Неве, были заложены мешками с песком, созданы амбразуры для огневых точек, оборудованы командные пункты и посты наблюдения. На набережной с обеих сторон от моста Лейтенанта Шмидта соорудили дзоты и индивидуальные огневые точки. Это была линия обороны 6-й отдельной курсантской роты ВИТУ ВМФ.

Когда немецким войскам удалось выйти к Неве и Ладожскому озеру и блокировать Ленинград с суши, финская армия подошла к реке Сестре и городу Белоострову. Поэтому сразу же после окончания оборонительных работ на Южном участке Ленинградского фронта группа преподавателей и курсантов училища была переведена на строительство оборонительных рубежей севернее Ленинграда на Карельском перешейке. В этом районе еще в июне были проведены рекогносцировочные работы. В оборонительных работах здесь участвовало тогда около 10 тыс. рабочих ленинградских предприятий. За месяц они возвели 190 дзотов и дотов, 40 км противотанковых рвов, 5 км надолбов и 10 км проволочных заграждений. В сентябре на этом участке вновь возобновились оборонительные работы. С 15 сентября и до середины октября группа преподавателей и курсантов во главе с П. Н. Барановым и В. С. Христофоровым руководила строительством пяти батальонных районов обороны. Одновременно другая группа во главе с И. И. Мальцевым вела строительство батальонного района обороны вблизи озера Волоярви. Группа курсантов, возглавляемая А. А. Рядовым и М. Л. Зусьманом, была переведена с Пулковского участка оборонительных работ на строительство трех батальонных районов обороны и одного ротного опорного пункта вблизи поселков Александровка, Тарховка, Разлив и Лисий Нос.

За два с половиной месяца — с начала июля и до середины сентября — на подступах к Ленинграду было оборудовано около 100 батальонных районов обороны, построено 2000 огневых точек (дотов, дзотов, броневых

пулеметных огневых точек), 20 командных пунктов и убежищ, 250 км противотанковых препятствий (надолбов, минных полей, рвов, эскарпов и контрэскарпов), 80 км противопехотных препятствий, 180 км окопов, ходов сообщений и щелей. Были подготовлены к обороне крупные промышленные объекты, городские здания и улицы в Кировском, Петроградском, Василеостровском и Приморском районах Ленинграда.

Большая часть оборонительных работ выполнялась в прифронтовой зоне под постоянным воздействием авиации, артиллерийскими и минометными обстрелами противника. Из личного состава училища на строительстве оборонительных рубежей погибли преподаватель А. И. Белобоков, курсанты Д. И. Шарапов, В. С. Шмелев; получили ранения офицеры В. П. Додуев, В. Н. Сердобов, Н. И. Смирнов, курсанты С. Аюпджанов, В. Иванов, Б. Спивак.

Оценку боевые действия защитников города, Г. К. Жуков в своей книге «Воспоминания и размышления» пишет: «Ленинград и войска, оборонявшие его ближайшие подступы, дрались удивительно мужественно. Однако были у нас и весьма тяжелые моменты, в особенности когда враг захватил Пулковские высоты и Урицк, а отдельные группы танков противника прорывались даже к мясокомбинату. Казалось, вот-вот случится то, чего каждый из нас внутренне боялся. Но героические защитники города и в этих труднейших обстоятельствах находили в себе силы и снова отбрасывали разъяренного противника на исходные позиции.

Время шло. Враг истекал кровью, но разгромить Ленинградскую группу войск Красной армии никак не мог.

Так продолжалось почти до конца сентября. В последние дни сентября мы не только оборонялись, но уже перешли к активным действиям. Был организован ряд контрударов в районе Колпино, Пушкина, Пулковских высот, и эти действия, видимо, окончательно убедили противника в том, что оборона Ленинграда еще сильна и сломить ее наличными силами не удалось.

Немцы прекратили атаки, перешли к разрушению города с воздуха и артиллерийским огнем».

Фронт стабилизировался, но город оставался в жесточайшей блокаде. Гитлеровский план захвата Ленинграда и использования немецких войск Ленинградского направления для удара на Москву потерпел крах.

За образцовое выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество многие командиры, преподаватели и курсанты училища, участвовавшие в строительстве оборонительных рубежей на подступах к городу Ленина, Указами Президиума Верховного Совета СССР от 12 января,

14 июня и 8 сентября 1942 г. были удостоены высоких правительственных наград: ордена Трудового Красного Знамени — Ф. Я. Бугров, ордена Красной Звезды — П. Н. Баранов, А. А. Соболев, А. И. Белобоков (посмертно), курсант Б. Б. Спивак, ордена Знак Почета — П. П. Барканов, К. П. Пуляков, медали «За боевые заслуги» — Л. И. Васильев, С. А. Петров, Ф. Н. Боржков, С. С. Данько, В. Н. Ткаченко, Н. И. Смирнов, курсанты-старшины Н. П. Баранов, А. С. Кравцов, медали «За трудовую доблесть» — В. С. Христофоров, В. С. Кирюхин, медали «За трудовое отличие» — П. С. Стариков.

Большая группа профессорско-преподавательского состава училища с первых дней войны принимала активное участие в экспертной и проектной работе для нужд фронта. Группу экспертов при начальнике инженерной обороны Ленинграда возглавлял академик Б. Г. Галеркин. В ее состав входили профессор Б. Д. Васильев, Н. А. Кандыба, Н. И. Унгерман, доценты С. С. Голушкевич, П. И. Клубин.

Группами проектировщиков руководили профессора Б. Д. Васильев, С. А. Шустиков, преподаватели С. С. Голушкевич, Г. Н. Колокольцев, Г. А. Терстепанов. Работы С. С. Голушкевича по вопросам ледовых переправ стали научно-теоретической основой устройства Дороги жизни на Ладоге, связывающей блокированный Ленинград с Большой землей.

На строительстве Дороги жизни погиб преподаватель училища Г. А. Архангельский.

По заданию аэродромного отдела и штаба ВВС Ленинградского фронта И. И. Мальцев и курсант А. Стаборовский под руководством начальника кафедры Е. С. Рукавишника принимали активное участие в проектировании полевых аэродромов в районах поселков Сиверская, Гомонтово, Плеханово, Горская, Пайваха.

Профессор Н. Н. Лукницкий консультировал строительные организации и заводы, выпускающие сборные железобетонные огневые точки.

Начальник кафедры Б. А. Урецкий по заданию Военного совета обороны города участвовал в выборе места очень важного для обороны Ленинграда морского причала на побережье Финского залива в районе поселка Лисий Нос.

Строительством этого причала руководил И. И. Чежин, который после войны длительное время служил в училище преподавателем.

В механической мастерской лаборатории кафедры сопротивления материалов училища было организовано производство деталей для стрелкового оружия. Работа велась круглосуточно двумя бригадами под руководством инженера В. В. Рагозина и техника Н. Т. Гусенкова и продолжалась до эвакуации училища из Ленинграда. В состав этих бригад входили старейшие

сотрудники ЛИИПСа Д. И. Александров, И. В. Дроздов, Н. А. Третьяков, И. Т. Чахотин.

Когда враг, остановленный у стен Ленинграда, был вынужден перейти к обороне, командование фронтом направило курсантов и преподавателей с оборонительного строительства и 6-ю курсантскую роту из оборонительного района города в училище для продолжения занятий.

Учебный процесс, начавшийся на старших курсах строительного факультета 15 сентября, а на электромеханическом факультете и младших курсах строительного факультета 1 октября, часто прерывался, так как курсантов и преподавателей направляли на выполнение специальных заданий.

Продолжить нормальную работу по подготовке кадров военных инженеров в создавшихся условиях стало практически невозможно, поэтому в конце ноября Военный совет Ленинградского фронта принял решение о передислокации училища в тыл страны. Начало ее было назначено на 6 декабря 1941 г.

Славная победа под Ленинградом (январь 1943 г.)

К концу 1942 г. обстановка на фронтах Великой Отечественной войны стала изменяться в пользу советских Вооруженных сил. Благодаря беспримерному героизму тружеников тыла действующая армия получала все больше нового вооружения и военной техники. В ходе упорных боевых действий стратегическая инициатива стала переходить к Красной армии. 19 ноября 1942 г. началось контрнаступление советских войск под Сталинградом, во второй половине декабря войска Юго-Западного и Воронежского фронтов перешли в наступление на Среднем Дону, в первых числах января 1943 г. развернулись активные боевые действия на Южном и Северо-Кавказском направлениях.

В то время как на Юго-Западном и Южном направлениях шли ожесточенные сражения, на других участках советско-германского фронта сохранялась относительно стабильная обстановка.

Однако установившееся на Северо-Западном и Западном направлениях затишье не могло продолжаться долго. Было очевидно, что сосредоточенные здесь крупные группировки войск рано или поздно активизируют боевые действия. Их перспектива просматривалась с обеих сторон. Германское военное командование по-прежнему стремилось любой ценой удержать выгодные для него рубежи, прежде всего выдвинутые на восток выступы, с которых немецкие войска, как и в предыдущий год войны, продолжали угрожать Ленинграду и Москве.

Советское Верховное главнокомандование со своей стороны первоначально предполагало решить на этих направлениях ряд частных, но весьма непростых задач: прорвать блокаду Ленинграда, ликвидировать очень опасный для войск Западного направления Ржевско-Вяземский плацдарм, разгромить группировку противника в Демянском выступе и тем самым существенно улучшить оперативное положение советских войск на северо-западе и в центре советско-германского фронта, сковать значительные силы врага, не допустив их переброски на юг, а также создать благоприятные условия для последующих крупных наступательных операций по освобождению территории страны.

К концу 1942 г. основные силы Ленинградского фронта (42-я, 55-я, 67-я армии), которым командовал генерал Л. А. Говоров, оборонялись на рубеже Урицк, Пушкин, южнее Колпино, Пороги, правый берег Невы

до Ладожского озера. На Ораниенбаумском плацдарме находилась Приморская оперативная группа. Действия войск и флота поддерживали 13-я воздушная армия и авиация Балтийского флота.

Краснознаменный Балтийский флот под командованием вице-адмирала В. Ф. Трибуца, базировавшийся в устье Невы и в Кронштадте, прикрывал приморские фланги войск фронта и поддерживал их действия авиацией и огнем артиллерии. Кроме того, удерживая ряд островов в восточной части Финского залива, флот надежно прикрывал западные подступы к Ленинграду с моря. Противовоздушную оборону города осуществляла Ленинградская армия ПВО в тесном взаимодействии с авиацией и зенитной артиллерией войск фронта и сил флота. Военно-автомобильную дорогу по льду Ладожского озера и перевалочные базы на его берегах прикрывали от ударов воздушного противника части отдельного Ладожского района ПВО.

Волховский фронт под командованием генерала К. А. Мерецкова действовал в 300-километровой полосе от Ладожского озера до озера Ильмень. К концу 1942 г. на оккупированной территории Ленинградской области действовали четыре партизанские бригады, один полк и несколько отрядов и групп общей численностью 3 тыс. чел. Основные усилия партизан сосредотачивались на ведении разведки и в борьбе на путях передвижения (коммуникациях) вражеских войск.

Немецко-фашистское командование после провала попыток захватить Ленинград в 1942 г. было вынуждено прекратить бесплодные атаки и отдало приказ войскам о переходе к обороне. Войскам Ленинградского и Волховского фронтов противостояла 18-я немецкая армия, насчитывавшая до 26 дивизий. Ее поддерживала авиация 1-го воздушного флота. На северо-западных подступах к Ленинграду 23-й армии Ленинградского фронта противостояло более четырех финских дивизий из состава оперативной группы «Карельский перешеек».

Наиболее плотную группировку войск противник имел в Шлиссельбургско-Синявинском выступе (глубина его не превышала 15 км). Лесисто-болотистая местность в районе Шлиссельбургско-Синявинского выступа создавала противнику выгодные условия для организации обороны. Обширная территория синявинских торфоразработок, изрезанная глубокими канавами, была труднопроходимой для танков и артиллерии. Расположенные вдоль дорог рабочие поселки с каменными постройками враг приспособил к круговой обороне, а все пространство превратил в сплошную укрепленную полосу с узлами сопротивления и многочисленными опорными пунктами с развитой сетью траншей, окопов, укрытий, блиндажей, насыщенными огневыми средствами. По своему характеру оборона напоминала полевой

укрепленный район. Преодоление ее требовало от наступающих большого физического и морального напряжения, высокого воинского умения и мощных средств подавления и разрушения.

Разработка плана операции по прорыву блокады Ленинграда началась осенью 1942 г.

Военный совет Ленинградского фронта во второй половине октября и первой половине ноября подготовил предложения о действиях войск фронта на ближайший период, и 18 ноября командующий фронтом генерал-лейтенант Л. А. Говоров доложил их в Ставке. Ставка внесла в них коррективы, потребовав от командования фронтом сосредоточить все внимание на прорыве обороны противника на одном направлении — шлиссельбургском, а не на двух, как предлагал Военный совет фронта. Это имело свою логику и подтверждалось соответствующими расчетами. Хотя шлиссельбургское направление являлось наиболее сложным из-за мощных укреплений, возведенных противником, и необходимости форсировать Неву, но зато кратчайшим путем обеспечивало достижение поставленной цели. Войскам двух фронтов необходимо было преодолеть всего лишь 12-километровую полосу между Шлиссельбургом и Липкой.

22 ноября Военный совет Ленинградского фронта представил в Ставку уточненные предложения о боевых действиях войск фронта на ближайший зимний период.

При этом в предложениях особо указывалось на необходимость изменить характер взаимодействия Волховского и Ленинградского фронтов в предстоящей операции в сторону повышения участия Ленинградского фронта. Для успеха операции было необходимо, чтобы встречный удар Ленинградского фронта был достаточно мощным, удары обоих фронтов были нанесены одновременно, а Ленинградский фронт мог нести равную ответственность с Волховским фронтом за ход и исход операции.

В предложениях также подчеркивалось, что, оценивая различные направления для нанесения удара, Военный совет считает наиболее выгодным организацию прорыва фронта противника на шлиссельбургском направлении (на участке 1-й городок, Шлиссельбург) с шириной фронта прорыва 10 км, а для Волховского фронта соответственно на участке Линка, Мишкино с нанесением обоими фронтами ударов в направлении Синявино. В этом случае противник лишался возможности наносить фланговые удары по нашим наступающим войскам со стороны Ладожского озера.

Эти предложения Ставка 2 декабря утвердила, дав указание командующим Волховского и Ленинградского фронтов подготовить к 1 января 1943 г. наступательную операцию с целью прорыва блокады Ленинграда.

Операция получила условное название «Искра». Координация действий обоих фронтов была поручена представителю Ставки ВГК Маршалу Советского Союза К. Е. Ворошилову.

Конкретные задачи войскам обоих фронтов были определены директивой Ставки 8 декабря 1942 г.

Ставка планировала в течение января и первой половины февраля образовать южнее Ладожского озера сравнительно широкий коридор, который надежно связал бы Ленинград со страной.

В течение 16 месяцев гитлеровцы создали так называемую «Приладожскую крепость». Используя благоприятные для обороны условия местности, они возвели здесь три оборонительных рубежа.

Таким образом, все пространство Шлиссельбургско-Синявинского выступа противник заполнил мощными узлами сопротивления и многочисленными опорными пунктами, связанными между собой траншеями и отсеченными позициями. Перед передним краем и оборонительными позициями в глубине обороны были созданы минные поля, проволочные заграждения, рогатки, надолбы и рвы. Высокие и крутые скаты левого берега Невы были заминированы, а местами покрыты льдом. Все оборонительные сооружения и препятствия прикрывались огнем стрелкового оружия, артиллерии и минометов.

Для проведения операции «Искра» в соответствии с директивой Ставки ВГК от 8 декабря 1942 г. и согласно решениям командующих войсками фронтов были созданы две ударные группировки.

В ударную группировку Ленинградского фронта была выделена 67-я армия под командованием генерал-майора М. П. Духанова. К началу операции в своем составе она имела: семь стрелковых дивизий, шесть стрелковых, две лыжные и три танковые бригады; 220 танков, 1900 орудий и минометов. Такое количество артиллерии позволило создать плотность на 1 км фронта 144 орудия и миномета для стрельбы с закрытых огневых позиций и до 45 орудий (на отдельных участках) для стрельбы прямой наводкой. Общая численность соединений и частей армии составляла 131 тыс. чел.

Ударной группировке командующим фронтом была поставлена задача ударом в направлении Марьино, Синявино преодолеть реку Неву по льду, прорвать оборону противника на участке Московская Дубровка — Шлиссельбург, разгромить основные силы группировки противника в западной части Шлиссельбургско-Синявинского выступа и соединиться с войсками Волховского фронта на рубеже Рабочих поселков № 2 и 6. В дальнейшем, развивая наступление в южном направлении, во взаимодействии с ударной группировкой Волховского фронта завершить разгром Шлиссельбургско-

Синявинской группировки противника и выйти на рубеж — устье реки Мойка, Келколово.

Группировку войск Волховского фронта составляла 2-я ударная армия под командованием генерал-лейтенанта В. З. Романовского. Армии предстояло прорвать оборону противника на участке Липка — Гайтолово, нанеся главный удар в направлении Рабочий поселок № 8, Синявино, уничтожить группировку противника в восточной части Шлиссельбургско-Синявинского выступа, овладеть рубежом Рабочий поселок № 1, Рабочий поселок № 5, Синявино и, соединившись с войсками Ленинградского фронта, прорвать блокаду Ленинграда.

В состав 2-й ударной армии к началу операции входили 11 стрелковых дивизий, две лыжные и четыре танковые бригады, танковый полк и четыре отдельных танковых батальона. Их действия поддерживали 2100 орудий и минометов и около 300 танков и самоходно-артиллерийских установок. Общая численность соединений и частей армии составляла 114 тыс. чел.

Для авиационного обеспечения операции привлекалось до 900 самолетов 13-й и 14-й воздушных армий Ленинградского и Волховского фронтов, Ленинградской армии ПВО и ВВС Балтийского флота.

К началу операции наши войска значительно превосходили противника: по личному составу в 4,3 раза, по артиллерийским орудиям и минометам в 5,7 раза, по танкам в 10 раз, по боевым самолетам в 3,6 раза.

В течение декабря в войсках фронтов проводилась тщательная подготовка операции. К 1 января 1943 г. они были готовы к наступлению. Однако, учитывая недостаточную прочность ледового покрова на Неве и плохую проходимость болот в связи с оттепелью, командование фронтов 27 декабря обратилось в Ставку с просьбой отложить начало операции до 10–12 января 1943 г., когда по прогнозу ожидалось понижение температуры. Эта просьба была удовлетворена, и войска получили дополнительное время для подготовки к наступлению.

Перед началом операции непосредственно в работу по ее подготовке включился заместитель Верховного главнокомандующего генерал Г. К. Жуков.

Готовя операцию, советское командование учитывало, что войска обоих фронтов в предшествующий период главным образом оборонялись и не имели необходимого опыта ведения наступательных боев. Поэтому значительное место в подготовке заняло обучение соединений и частей к наступательным действиям в лесу и штурму укрепленных позиций противника.

Следует особо подчеркнуть, что предстоящая операция отличалась от всех предыдущих. В прежних четырех попытках прорыва блокады главные

усилия направлялись с внешней стороны блокадного кольца, т. е. со стороны Волховского фронта. Теперь планировалось нанести одинаково мощные удары с двух сторон: изнутри блокадного кольца и извне его.

Об итоге проделанной огромной работы в ходе подготовительного периода командующие обоих фронтов доложили своим представителям Ставки ВГК о готовности к проведению операции.

Город-фронт жил в ожидании этого исторического события. Он уже думал о том, как отметить своих защитников. На Монетном дворе готовились чеканить медаль «За оборону Ленинграда».

В 9 часов 30 минут 12 января 1943 г. залпы «катюш» прорезали морозный воздух и, подобно молнии, разорвали темноту блокадной ночи города на Неве, возвестив о начале операции «Искра».

2 часа 20 минут бушевал артиллерийский смерч в полосе наступления 67-й армии и 1 час 45 минут — во 2-й ударной. Наши артиллеристы и минометчики разрушали укрепления и заграждения противника, нарушали его линии связи, уничтожали артиллерийские и минометные батареи, вели огонь по его резервам. Сотни орудий прямой наводкой стреляли по траншеям и огневым точкам на левом берегу Невы.

В конце артиллерийской подготовки тысячи бомб обрушили на врага летчики 13-й и 14-й воздушных армий, несмотря на неблагоприятные метеорологические условия. Артиллерия и минометы перенесли огонь вглубь обороны врага. Взметнулись в небо сигнальные ракеты.

Несмотря на упорное сопротивление противника, к исходу 12 января передовые соединения и части ударных группировок обоих фронтов продвинулись навстречу друг другу до 5–6 км, а расстояние между ними сократилось до 8 км. К исходу следующего дня — до 5–6 км, 14 января — до 2 км.

Для развития наступления необходимо было использовать приданные стрелковым соединениям и частям танки Т-34 и КВ. В течение всего дня 13 января саперы и понтонеры энергично строили танковые переправы. Начальник инженерных войск Ленинградского фронта генерал-майор Б. В. Бычевский лично руководил действиями инженерных войск на переправах танков.

Первый танк Т-34 пошел по переправе в 1 час 10 минут 14 января. К 4 часам 30 минутам на левый берег Невы переправилось уже 16 машин. Затем один за другим пошли на левый берег тяжелые и средние танки.

В четвертый и пятый дни наступления (15 и 16 января) Ленинградский и Волховский фронты вели бои за отдельные опорные пункты, постепенно сокращая расстояние между собой. В этот же день не менее упорные бои развернулись за г. Шлиссельбург.

Наступал седьмой день операции. Все уже становилась полоса, разделявшая войска Ленинградского и Волховского фронтов. К утру 18 января оставалось менее одного километра. Но этот последний километр оказался самым трудным. Командующий группой армий «Север» генерал-фельдмаршал Кюхлер призывал солдат и офицеров драться до последнего патрона. И они выполняли приказ. В плен почти не сдавались.

Утром 18 января внезапно по нашим войскам открыла огонь артиллерия противника, потом показались цепи вражеских солдат. Гитлеровцы пытались расширить удерживаемый ими коридор, помочь частям, отрезанным в лесах южнее Ладожского озера, выйти из окружения, однако контратака им не удалась. Оставив на поле боя сотни трупов, гитлеровцы были отброшены в исходное положение.

18 января в 11 часов 45 минут произошла встреча воинов 269-го полка 136-й дивизии Ленинградского фронта с передовыми подразделениями 424-го стрелкового полка 18-й стрелковой дивизии Волховского фронта.

В этих тяжелых боях в районе Рабочего поселка № 5 бойцы 18-й стрелковой дивизии захватили немецкий тяжелый танк «Тигр», на который, как известно, большие надежды в 1943 г. возлагало фашистское командование. Танк по указанию Г. К. Жукова переправили в Москву для детального изучения.

К 16 часам Шлиссельбург был полностью освобожден от немецко-фашистских захватчиков, а к концу дня и все южное побережье Ладожского озера шириной от 8 до 11 км.

Вражеское кольцо блокады было прорвано. Шлиссельбургско-Синявинский выступ — замок фашистской блокады — был срезан, Приладожская крепость врага сокрушена.

Блокада была прорвана, но бои не прекращались...

18 января 1943 г., как только в Ставку поступили сведения о прорыве блокады, ГКО постановил прекратить сооружение свайно-ледовой железнодорожной линии через Ладожское озеро и направить все силы и средства на строительство новой железнодорожной линии Шлиссельбург — Поляны и низководного железнодорожного моста через Неву у Шлиссельбурга.

На создание новой линии отводилось всего 20 дней. Но то, что в других условиях считалось невозможным, было сделано. Зимой, несмотря на артиллерийские обстрелы, строители проложили железнодорожную линию протяженностью в 33 км за 18 дней.

Уже 7 февраля в 10 часов 09 минут утра у перрона Финляндского вокзала ленинградцы восторженно встречали первый поезд, пришедший с Большой земли и доставивший им 800 т продовольствия. Ровно в пол-

день отправился первый поезд из Ленинграда. Регулярное железнодорожное сообщение Ленинграда с Большой землей было восстановлено. Вдоль южного берега Ладожского озера началось и автомобильное движение. По-прежнему продолжала работать Дорога жизни.

Несмотря на незавершенность операции «Искра», прорыв блокады явился переломным моментом в исторической битве за Ленинград. По своему пространственному размаху и количеству участвовавших в ней войск операция по прорыву блокады не относится к крупнейшим операциям Великой Отечественной войны. Ширина коридора, прорванного войсками Ленинградского и Волховского фронтов южнее Ладожского озера, составляла всего 8—11 км. Ленинград продолжал оставаться прифронтовым городом, подвергавшимся артиллерийским обстрелам и воздушным ударам врага. Тем не менее победа под Ленинградом имела огромное военно-политическое значение. В результате прорыва блокады был сорван замысел Гитлера уморить голодом жителей города и его защитников. Эта победа окончательно устранила угрозу соединения немецких и финских войск в районе Ладожского озера. Восстановление прямой железнодорожной связи со страной способствовало не только улучшению положения города (улучшилось обеспечение города продовольствием, электроэнергией, промышленным сырьем и топливом, заметно выросло производство вооружения), но и значительно укрепляло положение войск Красной армии на Северо-Западном стратегическом направлении.

Одновременно с этим прорыв блокады Ленинграда явился крупной военной победой, свидетельствующей о возросшем мастерстве командования и войск Ленинградского и Волховского фронтов и сил КБФ. Это одна из первых наступательных операций на Северо-Западном театре военных действий в период Великой Отечественной войны, обогатившая войска Красной армии ценным опытом прорыва сильно укрепленной обороны противника в лесисто-болотистой местности в зимних условиях. Под Ленинградом впервые в истории современных войн был осуществлен разгром противника, блокировавшего длительное время крупнейший город, ударом извне в сочетании с мощным ударом из осажденного города.

Благодаря этому стратегическое положение Ленинградского фронта и КБФ существенно улучшилось, были созданы условия для более тесного взаимодействия войск Ленинградского фронта и сил КБФ с войсками Волховского фронта. Инициатива ведения военных действий под Ленинградом, да и на всем Северо-Западном стратегическом направлении окончательно перешла к Красной армии. Ее силы и боевая мощь постоянно возрастали. Это создавало благоприятные условия для подготовки полного освобождения

Ленинграда от 900-дневной блокады и победоносного завершения самой продолжительной из всех битв Великой Отечественной войны — Ленинградской битвы.

Под Ленинградом впервые в истории Великой Отечественной войны был получен опыт прорыва сильно укрепленной позиционной обороны противника. Тщательная подготовка к операции, одновременное подавление огнем артиллерии и ударами авиации важнейших объектов обороны на всю глубину прорыва, умелая организация взаимодействия между ударными группировками фронтов, героизм и мужество войск обеспечили достижение полного успеха.

Под Ленинградом советские войска разгромили семь дивизий противника. Только убитыми он потерял свыше 13 тыс. чел., а вместе с ранеными и пропавшими без вести около 30 тыс. чел. В ходе боев по прорыву блокады Ленинграда было захвачено много трофеев, в том числе и экспериментальный образец нового немецкого танка «Тигр» под номером 1.

Победа советских войск и беспримерный героизм ленинградцев были высоко оценены в западных странах. Военный обозреватель английского агентства «Рейтер» заявил, например, что «прорыв блокады Ленинграда является таким же ударом по престижу Гитлера, как и сокрушительное поражение германских войск у Сталинграда». Президент США Ф. Рузвельт от имени своего народа прислал специальную благодарственную грамоту Ленинграду.

Это событие не оставило равнодушными и союзников Германии: «Известие о прорыве блокады, — писал бывший представитель при финской армии немецкий генерал Эрфурт, — было воспринято в Финляндии как взрыв бомбы». Однако в самом рейхе по этому поводу воцарилось гробовое молчание. Хотя некоторые газеты, больше по привычке сообщая об атаках советских войск под Ленинградом, продолжали публиковать победные репортажи. И все-таки правду о прорыве блокады Ленинграда немецкий народ узнал. Тут же Геббельс и его подручные стали утверждать, что это несколько не улучшило положение города.

Необходимо также напомнить, что победа досталась дорогой ценой. Общие безвозвратные потери Ленинградского и Волховского фронтов за всю операцию составили 33 940 чел., санитарные потери — 81 142 чел.

Верховный главнокомандующий в приказе от 25 января 1943 г. за успешные боевые действия по прорыву блокады Ленинграда объявил благодарность войскам Ленинградского и Волховского фронтов, поздравил их с одержанной над врагом победой. За мужество и отвагу, проявленные в боях, около 19 тыс. воинов двух фронтов и Балтийского флота были награ-

ждены орденами и медалями, а 26 самых отважных и храбрых из них были удостоены звания Героя Советского Союза.

136-я и 327-я стрелковые дивизии были преобразованы соответственно в 63-ю и 64-ю гвардейские стрелковые дивизии. 61-я отдельная танковая бригада стала 30-й гвардейской, а 41-й отдельный моторизованный понтонно-мостовой батальон — 1-м гвардейским.

Орденом Красного Знамени были награждены 122-я танковая бригада, 270-й стрелковый полк и 3-й дивизион 351-го зенитного артиллерийского полка.

Однако после прорыва блокады полностью проблема снабжения населения и войск всем необходимым для жизни и обеспечения боевых действий не была решена. Ленинградцам предстояли еще новые сражения и большие испытания.

Судостроение и судоремонт в осажденном Ленинграде (1941–1944 гг.)

До Великой Отечественной войны валовый выпуск судостроительных предприятий Ленинградской группы составлял 39,4 % от общего объема отрасли в стране. К началу войны на них в разной степени готовности находилось 37 надводных кораблей (линкоров, крейсеров, эсминцев, сторожевых кораблей) и подводных лодок, а также значительное число катеров и вспомогательных судов. Война прервала строительство большинства из них. По внутренним водным путям вглубь страны были отбуксированы 27 корпусов недостроенных кораблей, в том числе базовых тральщиков, средних и малых подводных лодок. Как показал опыт войны, правильность решения об отправке из Ленинграда строившихся тральщиков была не совсем оправданной в связи со значительно возросшей в то время минной угрозой и вместе с тем большой нехватке противоминных кораблей в составе Балтийского флота.

Вглубь страны была эвакуирована также часть оборудования и кадров ленинградских судостроительных заводов. Ряд производственных участков стал действовать на территории других предприятий. Все это существенно сузило производственные возможности судостроения и судоремонта в осажденном городе. Валовый объем продукции в 1942 г. снизился в два раза в сравнении с 1941 г. В январе 1942 г. из 68 оборонных заводов Ленинграда действовало лишь 18, в том числе восемь судостроительных (на предприятиях НКСП работало чуть более 12 тыс. чел., что было в 2,5 раза меньше, чем до войны). В основном это были пожилые истощенные рабочие. В большинстве своем вышли из строя заводские котлы, насосы, системы и агрегаты. В тяжелом состоянии находились все ленинградские доки. Единственным благоприятным фактором для судостроения и проведения ремонта было достаточное количество материалов, механизмов и запасных частей на складах заводов, что подтверждало огромную мощь ленинградской промышленности.

Более сложные условия судоремонта были на Ладожской флотилии, где не было судоремонтных мастерских, запасных частей и материалов, отсутствовали квалифицированные рабочие. Личный состав кораблей, в основном призванный из запаса, был менее подготовлен для проведения ремонта своих кораблей.

Тем не менее ленинградские корабельщики не останавливали работу по обеспечению Балтийского флота новыми кораблями и выполнению аварийно-боевого ремонта поврежденных кораблей и судов.

Для обеспечения судоремонта Военный совет Ленинградского фронта обязал промышленные предприятия Ленинграда, области и тыла флота принять к исполнению заказы КБФ по ремонту кораблей, освободив на этих предприятиях на период судоремонта рабочих и служащих от всех видов трудовой и воинской мобилизации. И все же в тяжелой обстановке Ленинградской блокады к началу января 1942 г. реальной силой, способной производить судоремонт, фактически были экипажи кораблей. Учитывая это, Военный совет фронта перевел их на первую норму питания. Для руководства ремонтом были выделены специалисты-инженеры техотдела флота и рабочие заводов. Мастерские кораблей и частей были усилены станочным оборудованием. На Ладжской флотилии ремонт начали с создания небольших судоремонтных мастерских в Морье, Новой Ладоге, Осиновце, Кабоне.

За вторую половину 1941 г. (22.06–31.12.1941 г.) ленинградские корабли передали Балтийскому флоту после достройки и переоборудования 280 кораблей, вспомогательных судов и плавсредств, из них 91 надводный корабль (эсминцы, тральщики, малые охотники, катера) и одну подводную лодку. За это же время заводами был выполнен аварийно-боевой ремонт 138 кораблей и судов, усилено артиллерийское (прежде всего зенитное) вооружение.

По заказу флота уже зимой 1941 г. ленинградские заводы приступили к оборудованию трал-барж, магнитных тральщиков и постройке тендеров...

В дни блокады с особой силой проявилось единство и связь КБФ с трудящимися Ленинграда. Личный состав кораблей, зимовавших в Ленинграде зимой 1941–1942 гг., работал на заводах «Большевик», «Красногвардеец», Судвмех (в период войны № 196), Балтийском (в те годы № 189 и носил имя С. Орджоникидзе), Адмиралтейском (в годы войны № 194 и носил имя А. Марти), Северной верфи (в тот период завод № 190, носил имя А. А. Жданова), Петрозаводе (в период войны № 370) и на многих других заводах и предприятиях.

До наступления в 1942 г. теплых дней личный состав кораблей и частей флота принял участие в мероприятиях по очистке улиц и дворов. Медико-санитарные учреждения флота также оказали большую помощь населению города. В военно-морские госпитали направлялись на излечение рабочие судостроительных и судоремонтных заводов, члены их семей и гражданские лица, пострадавшие от артиллерийских обстрелов.

Значительную помощь городу оказал флот передачей для нужд промышленности и населения транспорта, топлива и продовольствия. Так, различным ленинградским заводам было передано с топливных складов флота: мазута — 6298 т, соляра — 465 т, бензина — до 40 тыс. литров.

В 1941 г. для нужд фронта на судостроительных предприятиях было изготовлено более 480 тыс. единиц боевой техники — от минометов до танков

и бронепоездов. Комиссия по обороне Ленинграда поддержала предложения Управления кораблестроения ВМФ (инициатор идеи — военпред инженер-капитан-лейтенант П. Г. Котов, впоследствии адмирал, заместитель Главнокомандующего ВМФ) об изготовлении дотов из корабельной брони, имевшейся на заводах в значительных количествах для строительства «Большого флота». За годы войны кораблестроители изготовили 2300 дотов, на которые было затрачено 18 400 т брони.

С началом блокады ленинградское кораблестроение, как правило, не включалось в общегосударственные планы, решения ГКО страны и центральных наркоматов. Деятельность ленинградских заводов в значительной степени определялась командованием Балтийского флота и Ленинградского фронта. План работы судостроительных заводов Ленинграда представлялся в ГКО совместно с Военным советом Ленинградского фронта, НКО, ВМФ и НКСП. Он рассматривался в ГКО и утверждался отдельно от общего плана военного кораблестроения.

С марта 1943 г. впервые за время блокады ленинградские предприятия стали снова включать в решения ГКО, в систему централизованного планирования. К этому времени была создана и начала функционировать Ленинградская межзаводская кооперация (МЗК) по постройке малых кораблей. В нее вошли более 7 заводов, а также Ленинградский электротехнический институт связи (ЛЭИС) им. Бонч-Бруевича. МЗК в значительной степени способствовала ускорению темпов строительства боевых кораблей и катеров. Возрастал удельный вес заказов флота на заводах города: в 1942 г. — 43,3 %, в 1943 г. — 87,6, в 1944 г. — 80,4 %.

Особое место в судостроении Ленинграда в военные годы занимает постройка тральщиков — «стотонников» проекта 253-л, бронированных малых охотников и морских бронекатеров проектов 161 и 186. Острая потребность в этих кораблях для Балтийского флота диктовалась большой минной опасностью и активными боевыми действиями в прибрежных и шхерных районах. Всего за годы войны было построено и сдано флоту 57 «стотонников», 54 бронированных малых охотников и 21 морской бронекатер.

По первоначальному проекту 153 тральщик имел водоизмещение 91,2 т при длине 31,8 м, ширине 5 м и осадке 1,3 м. Тральное вооружение включало параван-охранитель, катерный параван-трал, электромагнитный трал КЭМТ-2 и акустический трал. Экипаж корабля — 18 чел. Закладка первых двух тральщиков состоялась на Балтийском заводе 12 июля 1943 г. Заводские конструкторы под руководством С. А. Базилевского откорректировали проект тральщика с учетом реальных производственных возможностей и запасов металла в блокадном Ленинграде. По откорректированному проекту водоизмещение корабля было увеличено до 108 т, длина — до 38 м, ширина — до 5,7 м, осадка составила 1,27 м.

В состав артиллерийского вооружения входили 2 полуавтоматические 45-мм пушки и 2 крупнокалиберных пулемета на тумбах. Минно-тральный комплект состоял из 3 тралов (акустического, электромагнитного и параван-трала) и 24 мин. Дальность плавания экономическим ходом (8,6 уз.) достигала 2500 миль, автономность — 5 сут, экипаж — 21 чел. Головной тральщик был построен за 4 мес. 20 дн. В январе 1944 г. первый «стотонник» проекта 253-л (серии МТ-1) вступил в состав действующего Балтийского флота.

Однако принятые корабли первой серии страдали рядом существенных недостатков: отсутствовал эхолот, были ненадежны магнитные компасы, единственная трал-балка и тральная лебедка с ручным приводом ограничивали эксплуатацию трального вооружения. Вторую серию кораблей (МТ-2) значительно улучшили. Для повышения живучести «стотонника» 3-й главный двигатель разместили в тральном трюме. С установкой еще одного дизель-генератора мощностью 15 кВт электропитание трала стало возможным с одного корабля. Были установлены также штурманская рубка, гирокомпас, введен пост аварийного управления рулем на юте. Лекальные обводы корпуса были заменены на плоскостные. Завод реализовал поточно-комплексный метод постройки. Все это улучшило проект «стотонника» и существенно ускорило процесс постройки корабля МТ-2, а затем и МТ-3.

В 1944 г. в связи с получением от союзников по ленд-лизу радиолокационной техники и прибытием на Балтийский завод специалистов по радиолокации были начаты работы по установке этой техники на ряде кораблей.

На Адмиралтейском заводе с первых дней войны выполняли фронтовые задания: выпускались броневые листы для танков, минометы, мины и т. д. Не прекращались работы и по основному профилю завода — судостроению: строились и ремонтировались боевые корабли и суда, достраивались крейсерские подводные лодки. Важнейшей работой завода в период войны стало строительство морских бронекатеров (МБК) по проектам 161 и 186 (их часто называли мальми или шхерными мониторами). Идея их создания принадлежала начальнику артиллерии Балтийского флота вице-адмиралу И. И. Грену.

Корабль предназначался для ведения тактической разведки, уничтожения боевых катеров противника, нарушения его переправ, поддержки операций наших сухопутных войск, конвоирования транспортов, перевозки и поддержки десанта, несения охранной и дозорной службы.

Конструкторская разработка (под руководством Д. М. Загайкевича и Ю. Г. Деревянко) привела к созданию морского бронекатера.

Головной МБК проекта 161 был заложен 17 октября 1942 г., а спуск его на воду был произведен через полгода.

Первоначальный проект бронекатера, разработанный вне завода (на Большой земле), был существенно откорректирован заводскими конструкторами с учетом технологических и сырьевых возможностей завода.

Полное водоизмещение бронекатера — 163 т, длина — 36,2 м, ширина — 5,5, осадка — 1,3 м. При максимальной мощности 2 бензомоторов (900 л. с.) достигалась скорость хода 13 уз. Дальность плавания на полном ходу составляла 330 миль. Вооружение включало 276-мм пушки (в танковых башнях Т-34), 37-мм зенитный автомат, 3 спаренных турельных пулемета и 2 батальонных миномета. Бронекатер имел защитную броню толщиной 30—50 мм. Приемная комиссия для испытаний и приемки головного МБК назначалась приказом НК ВМФ (№ 301 от 30 апреля 1943 г.).

Приемный акт головного МБК был подписан 22 сентября 1943 г. По проекту 161 на Адмиралтейском заводе было построено 20 бронекатеров. Серийные бронекатера удавалось строить за 4—6 месяцев.

В августе 1944 г. на заводе был заложен морской бронекатер нового проекта 186. Его разрабатывали ЦКБ-32 и КБ Адмиралтейского завода. Лучшим был признан заводской проект. Он отличался от предшественника (проект 161) тем, что в качестве главных двигателей имел импортные дизели американской фирмы «Дженерал Моторс» мощностью по 500 л. с. Это дало возможность увеличить дальность плавания до 750 миль. Частично изменилось и вооружение: артиллерия здесь была представлена 285-мм универсальными орудиями в морских башнях, позволявшими вести огонь при максимальном угле возвышения до 80°. Толщина брони борта — 30 мм. Несколько улучшились мореходные качества бронекатера. Метацентрическая высота, характеризующая остойчивость, составляла 0,8 м.

Установка вспомогательного котла-водогрея улучшила обитаемость. Экипаж МБК проекта 186 состоял из 42 чел. Вместо бронзовых гребных винтов на этом проекте были применены стальные. Это повысило надежность, позволило катеру плавать в условиях битого льда.

По проекту 186 до конца войны адмиралтейцы успели построить 1 и заложить 4 бронекатера.

Опыт боевых действий на море потребовал улучшения ряда конструктивных и эксплуатационных качеств кораблей и судов флота. На подводных лодках нужно было в первую очередь снизить шумность. В январе 1943 г. Военный совет Балтийского флота принял решение об установке отдельных лодочных механизмов и приборов на амортизаторы. На Адмиралтейском заводе это решение было реализовано на 9 подводных лодках.

В марте 1943 г. после включения ленинградских заводов в общегосударственное планирование на повестку дня встал вопрос о достройке спущенных на воду и некоторых заложенных подводных лодок. В частности,

это относилось к крейсерской К-51 XIV серии (заводской № 454), а также к Щ-412 и лодкам этой серии, имевшим заводские номера 552, 553. Была поставлена задача достроить и после испытаний сдать флоту несколько торпедных катеров типа Г-5 (тюменской постройки).

К рекордным показателям Адмиралтейского завода следует отнести модернизацию 26 торпедных катеров Г-5 со сменой обшивки и набора всего за два с половиной месяца и строительство бронированного малого охотника (БМО). То, что в блокированном городе, под непрерывными бомбежками и артобстрелом удалось наладить поточно-позиционную постройку цельносварных кораблей новых типов, по праву можно считать не просто техническим достижением, но и настоящим человеческим подвигом. В 1943 г. удельный вес нового судостроения и судоремонта на заводе достиг 56 %.

Большое внимание строительству БМО уделялось на Судомехе. За период войны на заводе было построено 54 БМО. Выполнял завод и другие фронтные заказы.

“Северная верфь” в годы блокады Ленинграда находилась в непосредственной близости от линии фронта, подвергалась не только бомбометанию, но и прицельному артобстрелу противника. Поэтому были большие повреждения цеховых помещений и оборудования. Несмотря на это, завод выполнял значительную работу по постройке и ремонту эсминцев и сторожевых кораблей. Одной из важнейших задач в военные годы была постройка тральщиков-«стотонников» серии МТ-1, а затем МТ-2 (проекта 253-л). В отдельных случаях к заводскому причалу подходили и подводные лодки.

Для Ладожской водной трассы на верфи строились тендеры большой грузоподъемности (100 т). В результате Ладожская военная флотилия, пополненная построенными баржами, тендерами и плашкоутами, только за лето 1942 г. перевезла около 1 млн т грузов и почти 1 млн чел., в том числе 250 тыс. солдат.

Начиная с 1943 г. на заводе наряду с фронтными заказами изготавливались запасные части для сельхозмашин.

Петрозавод за годы войны построил и сдал флоту 46 судов, в том числе 19 боевых кораблей, 80 судов было отремонтировано или переоборудовано. Среди изготовленной заводом боевой техники — 600 тральных лебедок, мины, авиабомбы, детали для пушек и ручных гранат, корпуса снарядов для реактивных установок («катюш»), противотанковые автоматы, детали системы управления подъемом агрегатов и другое оборудование и вооружение.

На Катерном заводе № 5 в 1943 г. первыми в стране освоили постройку катеров с главными бензомоторами американской фирмы «Паккард», поступившими в СССР по ленд-лизу. В течение всей войны завод служил ремонтной базой для различных катеров Балтийского флота.

С началом войны флот вернулся к идее использования реактивного оружия. Осенью 1941 г. в Финском заливе на одном из катеров типа Д-3 была успешно испытана пусковая установка для реактивных снарядов РС-30.

В ходе войны принимались и другие меры по повышению боеспособности кораблей. Так, военная обстановка под Ленинградом продиктовала необходимость усиления палубного бронирования линкоров и крейсеров, чтобы более надежно защитить их от артиллерийских снарядов и авиационных бомб. Усиление бронирования осуществлялось укладкой броневых плит на верхних палубах кораблей. В частности, на линкоре «Октябрьская революция» были уложены броневые плиты толщиной 90, 100 и 110 мм общей массой 1084 т. На крейсерах «Киров» и «Максим Горький» масса уложенных плит доходила до 300 т. Защищались также легкой броней от осколков и открытые боевые посты, и не только на крейсерах и линкорах, но и на легких кораблях.

На надводных кораблях и подводных лодках стали применять амортизаторы для защиты технических средств от разрушений, вызываемых сотрясениями при взрывах мин и авиабомб.

На подводных лодках вели работы по улучшению параметров скрытности, по сокращению времени срочного погружения, устанавливали 9-метровые перископы, были созданы автоматы «Спрут» для удержания подводной лодки на заданной глубине без хода.

При плавании кораблей в ледовых условиях на Балтийском море использовалась разработанная еще до войны ледовая защита кораблей.

Следует сказать и о таком направлении деятельности военных кораблестроителей в годы войны, как маскировка кораблей, особенно при стоянке их в базах и у заводов. Особую значимость она приобретала в блокированном Ленинграде, где возможность маневра кораблей при обстрелах и бомбежках города была крайне ограничена. Разработкой методов маскировки кораблей занимался Научно-технический комитет НК ВМФ.

Война нанесла большой урон судостроительной отрасли Ленинграда. Тем не менее ленинградские судостроители регулярно сдавали флоту новые и отремонтированные боевые корабли и катера, обеспечивали Ладожскую водную трассу плавучими транспортными средствами, выполняли фронтовые заказы.

Таким образом, судостроительная промышленность Ленинграда не просто выстояла в условиях 900-дневной блокады, но и внесла свой достойный вклад в общую победу над врагом.

На суше и на море

Особую страницу в истории Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского составляют подвиги его выпускников на суше и на море в годы Великой Отечественной войны.

Воспитанники училища в годы войны сражались на всех фронтах и флотилиях, на многих сухопутных фронтах. Защищая Родину на море и на суше, дзержинцы продемонстрировали беззаветную преданность своему народу, верность присяге и воинскому долгу, непоколебимую стойкость и храбрость в бою, массовый героизм. Они внесли достойный вклад в нашу победу над германским фашизмом и японским милитаризмом.

Известно много ярких примеров, свидетельствующих о мужественных и умелых действиях воспитанников училища при выполнении ответственных и сложных задач в различных условиях боевой обстановки. Достаточно вспомнить, что наши корабли, особенно подводные лодки, даже получая серьезные боевые повреждения, тем не менее в большинстве своем благополучно возвращались на базы. За всю войну не было ни одного срыва выхода подводных лодок в море по вине личного состава БЧ-5.

Вот лишь несколько наглядных эпизодов.

28 июня 1941 г. ПЛ «Л-3» КБФ производила подводную постановку мин. Вражеские катера обнаружили лодку и атаковали ее глубинными бомбами. Их взрывы вызвали повреждение привода кормовых горизонтальных рулей, которые заклинило на полный угол на погружение. Лодка лишилась управления под водой. Инженер-механик М. А. Крастелев доложил командиру П. Д. Грищенко: «Для ремонта надо всплыть, вскрыть кормовую балластную цистерну и добраться до привода рулей. Потребуется около двух часов. В цистерну пойду сам». В полночь подводная лодка всплыла. Создали дифферент на нос. Вскрыли лаз в цистерну. М. А. Крастелев с двумя опытными специалистами БЧ-5 приготовились спуститься в нее. Перед началом работ инженер-механик спокойно заявил командиру: «Задание будет выполнено. В случае угрозы лодке погружайтесь без нас». М. А. Крастелев и его подчиненные, заранее продумавшие все, что им придется делать, работали напряженно и споро, старались производить как можно меньше шума. Менее чем за два часа повреждение было устранено, и «Л-3» продолжила выполнение боевой задачи.

11 августа 1941 г. ЭМ «Стерегающий» КБФ конвоировал турбоэлектростроитель «Балтика» на переходе Таллин — Кронштадт. В параване эсминца

взорвалась мина. Корабль получил тяжелые повреждения, потерял ход, часть помещений была затоплена, появился крен. Экипаж, отлично подготовленный инженером-механиком Л. А. Киркевичем к борьбе за живучесть, действовал под его руководством, как на учении. За 15 минут повреждение было ликвидировано... Вдруг у форштевня «Балтики» рванул взрыв, и она стала крениться на левый борт. На турбоэлектростроительной была высажена аварийная партия во главе с Л. А. Киркевичем. Он быстро развернул энергичные действия по спасению корабля, для чего приказал затопить часть отсеков, чтобы выровнять крен. Для подкрепления водонепроницаемых переборок и откачки воды из помещений ручными помпами привлек всю команду. Взяв «Балтику» на буксир, «Стерегающий» через сутки пришел в Кронштадт.

28 августа 1941 г. ПЛ «Щ-301» КБФ на переходе из Таллина в Кронштадт подорвалась на mine. В результате взрыва была разрушена корма, появилась большая пробоина в концевом отсеке, был потерян ход. Объявив аварийную тревогу, инженер-механик М. П. Тильзо приказал герметизировать отсеки, продуть кормовые балластные цистерны, пустить водоотливные средства. Связи с кормой не было, и он перешел из ЦП в IV отсек. Там он увидел, что правый дизель разрушен, два моториста убиты, остальные борются, хотя и безуспешно, с водой. Ее уровень был выше настила, и она стала переливаться в ЦП. Быстро нарастал дифферент на корму. Стало ясно, что лодка обречена. Вернувшись в ЦП, он доложил обстановку командиру И. В. Грачеву. Командир подал команду: «Всем наверх! Команде спастись!» Инженер-механик приказал открыть переборочные двери и руководил выходом личного состава. Подводники еще выбрасывались через верхний рубочный люк, когда «щука», потеряв продольную остойчивость, кормой стала уходить под воду и быстро затонула. Оставаясь в ЦП и до конца помогая выходу людей, погиб как герой на боевом посту мужественный М. П. Тильзо, с честью выполнив свой долг перед Родиной.

В июне 1942 г. ПЛ «Щ-304» КБФ, потопив вражеский транспорт, продолжала находиться на позиции. Она многократно подвергалась преследованию противником. При очередной бомбежке лодку сильно потрянуло, и на 40-метровой глубине она ударилась носом о грунт. Лодка получила пробоину, в отсек № 1 стала поступать вода. Инженер-механик А. М. Крамаренко с согласия командира ПЛ Я. П. Афанасьева перешел в отсек № 1. Приказав задраить переборочную дверь и наглухо загерметизировав переборку, чтобы вода не распространялась в другие отсеки, инженер-механик вместе с трюмным Литвиноком и торпедистом Румянцевым с огромным трудом, преодолевая напор воды, в считанные минуты надежно заделали пробоину. Лодка могла вновь нормально выполнять боевую задачу.

14 сентября 1942 г. ПЛ «Лембит» КБФ (командир — А. М. Матиясевич) нанесла одновременный торпедный удар по двум транспортам. Они пошли на дно, а сторожевик охранения засыпал лодку глубинными бомбами. В центральном отсеке раздался взрыв. Потом установили — взорвались газы, скопившиеся в герметической выгородке аккумуляторных батарей. Лодка потеряла ход и стала быстро погружаться. Ситуация не оставляла командиру на раздумье и лишней секунды. Всплывать нельзя — наверху сторожевик врага, а лодка даже не может дать ход. В отсеке — клубы едкого дыма. Вода с ревом врывается в лодку... Глубина 36 метров. Корабль коснулся грунта. Инженер-механик С. А. Моисеев с окровавленным и обожженным лицом спокойно руководит людьми. Слышны стоны. Но моряки, действуя словно на учении, ликвидировали поступление воды, справились с пожаром. Но весь отсек еще в дыму... Десять часов и десять минут боролась команда за свой корабль. И все-таки сумели всплыть... Через пятеро суток, полных драматических событий, «Лембит» вернулся в родную гавань. За свой подвиг весь экипаж был удостоен правительственных наград. Инженер-механик С. А. Моисеев был награжден орденом Ленина. «В военной истории — писал впоследствии адмирал В. Ф. Трибуц, командующий Балтийским флотом в годы войны, — нет описания мужества подводников в столь сложных условиях, как это было видно в подвиге личного состава подводной лодки “Лембит”».

14 мая 1943 г. ПЛ «Щ-303» КБФ при уклонении от вражеских кораблей на глубине 50 м попала в противолодочную сеть и тщетно пыталась вырваться из нее. Положение становилось критическим — почти не осталось электроэнергии, сжатого воздуха осталось только на одно всплытие. Командир И. В. Травкин приказал подготовить лодку к взрыву. В то же время прилагались все новые усилия, чтобы вырваться из сети. Инженер-механик П. М. Ильин приемом и откачкой воды из кормовой цистерны пытался «раскачать» лодку. Рывками давали задний ход. Попытка всплыть не удалась. Корабли противника обнаружили «щуку». Срочное погружение! Взрывы глубинных бомб. Лодка получила повреждения. Вода поступала через арматуру. «Щ-303» провалилась и легла на грунт. Четверо суток не могли всплыть, у подводников почти не осталось сил. На ногах — один инженер-механик. Наверху наступила наконец тишина. Решили всплывать. П. М. Ильин начал откачивать воду за борт. Дали ход назад — малый, потом средний! Лодка ни с места. Проверили по отсекам — нет ли лишней воды. Оказалось, в результате бомбежек заполнены тубусы входных люков. Откачали ее, а также часть пресной воды. «Щ-303» всплыла, зарядила батареи и стала прорываться к базе. Командир высоко оценил деятельность командира БЧ-5: «Дифферентовка в таких условиях потребовала от

нашего инженера-механика огромного искусства. Справился он с заданием блестяще».

4 февраля 1945 г. гвардейская ПЛ «Л-3» КБФ находилась на позиции. Показался крейсер, за ним два миноносца. Малые глубины мешали выйти в атаку на крейсер. Но и атака на миноносец трудна. Под килем лодки всего 2 м глубины. Трудно было удержать лодку после выпуска торпед, но инженер-механик А. В. Новаков блестяще справился с этим. Подводники услышали два сильных взрыва. Это была далеко не последняя победа «Л-3». В апрельском походе 1945 г. она потопила три вражеских транспорта, в том числе транспорт «Гойя», на борту которого находилось 1300 фашистских подводников. Эта победа «Л-3» (командир — В. К. Коновалов) по своим боевым результатам соизмерима с «атакой века» ПЛ «С-13» (командир — А. И. Маринеско, инженер-механик — Я. С. Коваленко), потопившей в январе 1945 г. фашистский лайнер «Вильгельм Густлов».

Боевой поход ПЛ «С-13» КБФ в январе–феврале 1945 г. явился небывалым по своим результатам. «Беспримечательный успех атак “С-13” был тем героическим подвигом, который потряс фашистов в последний период войны и ускорил их разгром», — писал впоследствии адмирал флота Советского Союза И. С. Исаков об этом походе. 30 января в районе Данцигской бухты лодка «С-13» в надводном положении атаковала лайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением 25 484 т, превращенный фашистами в учебную базу подводников (на его борту находилось около 1700 подготовленных подводников, которыми можно было укомплектовать не менее 35 экипажей ПЛ). В составе конвоя судно шло в Киль. Лодка, сближаясь с лайнером, на максимальной скорости обошла конвой с кормы. Фашисты не могли и думать, что русские подводники рискнут залезть в прибрежное мелководье. Дизели, за которыми мотористы постоянно и любовно ухаживали, работали в перегрузку. Командир, чтобы атака не сорвалась, требовал от инженера-механика: «Надо выжать все, что можем, и еще узел — другой сверх того, что не можем». «Стреляли», надрываясь от непомерной нагрузки, предохранительные клапана. Мотористы забивали в их пружины отвертки, чтобы они не подрывались, потом в дело пошли куски проволоки... С подобной перегрузкой по инструкции допускается работать не более часа. Но люди не могут все предвидеть, в том числе и подобную атаку, когда лодка догоняет быстроходный лайнер. Так продолжалось около двух часов. Чтобы повысить скрытность и готовность к погружению после атаки, «С-13» перешла в позиционное положение. Идти в позиционном положении при сильном волнении моря с большой скоростью — рискованно. Подводная лодка, получив дифферент на нос и зарывшись носом в воду, могла неожиданно уйти на глубину, палуба лодки сыграла

бы в этом случае роль огромного горизонтального руля, переложенного на погружение. Это представляло большую опасность не только для тех, кто находился на мостике, но и для всего экипажа, так как рубочный люк оставался открытым. Чтобы этого не случилось, Я. С. Коваленко приказал дать «пузырь» в цистерну главного балласта № 1 и держать носовые горизонтальные рули в положении 10°, на всплытие.

В 23 часа 8 минут «С-13» легла на боевой курс. Четырехторпедный залп. Это была, если так можно сказать, «хрестоматийная» атака. Торпеды взорвались в носовой, средней и кормовой частях судна. Лайнер зарылся носом и повалился на левый борт. Не помогли 12 хваленых водонепроницаемых переборок. Погрузилась и подводная лодка. Разорвались первые глубинные бомбы. Всего подводники насчитали их не менее 240. «С-13» едва ползла, кралась почти бесшумно, сбивая с толку фашистских акустиков. Глубина в этом месте была всего 45 м, чуть больше половины длины самой лодки. На малом ходу лодка плохо слушается руля. Чтобы удержать корабль на заданной глубине и не допустить дифферента, инженер-механик не отрывал глаз от приборов, подавая четкие команды трюмным и боцману. Мастерски маневрируя, А. И. Маринеско обманул врага и вывел лодку из-под ударов. «С-13» оторвалась от преследователей. В результате этой беспрецедентной атаки погибло в общей сложности более 5 тыс. гитлеровцев, в основном эсэсовцев из Восточной Пруссии. Спаслись только 998 человек. «Это, несомненно, была самая большая катастрофа в истории мореплавания, — писал позднее один из очевидцев событий немецкий офицер Гейниц Шен в своей книге “Гибель «Вильгельма Густлова»”, — по сравнению с которой даже гибель “Титаника”, столкнувшегося в 1913 г. с айсбергом, — ничто».

При возвращении в базу в ночь на 10 февраля, находясь в крейсерском положении, «С-13» обнаружила вспомогательный крейсер противника «Генерал фон Штойбен» водоизмещением 14 660 т, который шел из Пиллау, имея сильное охранение. Для повышения скрытности лодка, сближаясь с крейсером, перешла в позиционное положение. Опять была погоня с форсировкой дизелей... Уклонение от таранного удара миноносца охранения... Атака двухторпедным залпом из кормовых аппаратов. Обе торпеды попали в цель. Крейсер «Генерал фон Штойбен» затонул. На его борту находились более 3 тыс. гитлеровцев и боевая техника, значительная часть бронетанковой дивизии, перебрасываемой с Курляндского плацдарма под Берлин. Спаслось лишь 300 человек. Корабли охранения лодку не преследовали — не до того было... И в этой атаке подводная лодка, ее командир и экипаж действовали настойчиво, дерзко, тактически и технически творчески и грамотно. Вновь безупречно выполнили свою задачу инженер-механик

Я. С. Коваленко и электромеханическая боевая часть. За успешные боевые действия, мужество и стойкость личного состава 20 апреля 1945 г. ПЛ «С-13» была награждена орденом Красного Знамени.

Список славных имен дзержинцев разных поколений, проявивших себя в годы Великой Отечественной войны на надводных кораблях и подводных лодках с самой лучшей стороны, вписавших яркую страницу в героическую летопись боевых дел воспитанников училища, не ограничивается приведенными выше примерами. Высокое воинское мастерство и волю к победе над врагом продемонстрировали на Балтике — М. А. Брук, Д. Ф. Романов, Н. В. Солнцев, А. М. Трифонов, И. Д. Волков (с августа 1942 г. — воевал на Севере), Б. И. Алешин (в 1941—1942 гг. воевал на сухопутном фронте командиром взвода, роты), Ю. Н. Кузьминский, М. С. Моисеев, Б. В. Ракидин, Ф. А. Романов, И. И. Рыбкин, Б. С. Семенов, А. В. Сулоев, А. М. Сулоев (с 1943 г. — на Севере), М. Д. Хабиев, П. В. Кочетов (с 1943 г. — на Севере), Г. М. Чернышев, В. И. Сизов (октябрь 1941 — июль 1942 г. — на сухопутном фронте), В. П. Аверьянов, А. Я. Андреев, Г. А. Дубровский, И. А. Зубарев, В. Е. Корж, И. И. Железнов и другие.

Одной из важнейших задач боевой деятельности воспитанников училища в годы войны являлось техническое обеспечение подготовки кораблей к боевым действиям, организация и проведение ремонта кораблей, получивших боевые повреждения. Это потребовало от них исключительного напряжения духовных и физических сил, высокой технической грамотности, нестандартного мышления и творческой инициативы, подлинного героизма, неотделимого от героики боевых действий в ходе операций на море.

Следует напомнить, что судоремонтные возможности на всех флотах в период войны были ограниченными. На КБФ события развивались трагически. Были потеряны все судоремонтные заводы в Прибалтике. Производственные мощности заводов в Ленинграде и Кронштадте, где были сосредоточены основные силы флота, были парализованы интенсивными обстрелами врага (только на территорию Морского завода в Кронштадте с сентября 1941 по январь 1944 г. упало 2727 снарядов и 115 бомб). Значительная часть рабочих ушли на фронт или эвакуировались. Многие из оставшихся рабочих умирали от голода и холода. Не хватало электроэнергии, не было топлива, часть кронштадтских доков имела повреждения. В Ленинграде вышли из строя плавдок флота и два плавдока Канонерского завода. И только на Северном флоте удалось не допустить захвата противником Мурманска и главной базы флота — Полярного.

В этих условиях люди во время ремонта смело шли на ломку технологических норм и приемов мирного времени. Широкое применение нашли

такие нетрадиционные технические методы, как бездоковый ремонт подводных частей корпусов кораблей с помощью понтонов и кессонов с применением плавкранов, вывешивающих ремонтируемую оконечность, а также использование водолазов для подводной резки и сварки, неполное докование крейсеров большого водоизмещения в плавдоке малой грузоподъемности, способы частичного подъема относительно больших кораблей (ПЛ и БТЩ) на слипы малой (400—600 т) грузоподъемности, способы использования простых подъемников для ремонта малых кораблей. Способы ремонта корпусов с использованием цемента для восстановления водонепроницаемости и прочности кораблей, метод создания «ям» («ямный способ») уреза воды для ремонта малых кораблей, новые способы снятия под водой гребных винтов с участием водолазов, метод накоплений (кренования и дифферентовки) корабля для осушения подводной части корпуса при его ремонте, способы увеличения пропускной способности доков путем рационального подбора состава докуемых кораблей и схем расстановки.

В этой связи нельзя не вспомнить добрым словом многих воспитанников училища: И. Г. Миляшкина, Л. А. Коршунова, К. Х. Звейнека, Е. Н. Гончарова, Е. А. Веселовского, А. К. Козловского, П. Г. Котова, Л. В. Гастева, Н. Н. Кудинова, А. С. Горохова, В. Н. Всесвятского, Б. М. Волосатова, Н. Н. Шермана, Н. Н. Эстмонта, И. И. Цындрю, А. К. Усыскина, Л. А. Симакова, А. М. Трифонова, Ф. Н. Зуйкова, Р. И. Меламеда, Б. Л. Гуза, А. Я. Андреева, А. Я. Поникоровского, Г. М. Хуршидяна, А. Щетнева, А. К. Васильева, Г. А. Сафонова, А. М. Крамаренко, Г. А. Дубровского, К. М. Максимова, Б. Я. Красикова, И. Я. Стеценко, Ф. С. Шлемова, Ю. П. Тутрюмова, А. Е. Болгова, Н. М. Николаева, Н. Е. Сысоева, Н. А. Сокирко, В. И. Головина, Л. М. Мошенцева, Б. П. Знамеровского, Н. А. Грушина, С. И. Рославцева, В. Г. Богданова, П. И. Кудрова, В. Р. Демьяненко, А. Д. Зинченко, Н. В. Богомолова, К. Г. Гуревича, А. И. Молявицкого, А. А. Шапкина, М. В. Королева, В. Г. Светлова, А. А. Комарова, В. М. Миронова, И. В. Белоцерковского, М. Б. Бурштейна, М. В. Кацнельсона, С. И. Ставровского, П. П. Сурина, К. Д. Гурмана, Е. К. Езиора, К. А. Шиловского и многих других. Они сделали все, что возможно было сделать в тех необычных условиях.

Лишь два примера тому. Только за девять месяцев войны в Ленинграде и Кронштадте прошли докование 132 корабля.

В боевой деятельности флотов была и еще одна сфера, в которой выпускники училища проявили себя с самой лучшей стороны. С первых дней Великой Отечественной войны гитлеровское командование предприняло попытку заблокировать наш Военно-морской флот в базах, затруднить его боевую деятельность массовыми постановками новых по тому времени неконтактных магнитных мин. Минирование наших вод началось в ночь с 21 на

22 июня 1941 г., а на Балтике — с 18 июня. В основном минные заграждения состояли из указанных мин.

Разгадать их устройство удалось воспитаннику училища М. И. Иванову. 28 июня 1941 г. СНК СССР принял постановление об организации на флотах и флотилиях специальных групп размагничивания кораблей. В соответствии с ним наркомат ВМФ и наркомат судпрома СССР (НКСП) совместным приказом создали на флотах и флотилиях группы размагничитков, куда вошли представители Ленинградского физико-технического института им. А. Ф. Иоффе (ЛФТИ) И. В. Курчатова, А. П. Александров, И. Е. Гамм, В. М. Тучкевич (будущие академики), В. Р. Регель, Б. А. Гаев, П. Г. Степанов; представители НКСП и офицеры ВМФ (в основном офицеры НТК ВМФ, воспитанники училища). Общее руководство этими группами было возложено на Б. Е. Годзевича, а научное — на А. П. Александрова.

Многие дзержинцы за изобретение и внедрение на флоте метода защиты кораблей от неконтактных магнитных мин были удостоены боевых наград, а двум из них — офицерам НТК ВМФ Б. Е. Годзевичу и И. В. Климову, в 1942 г. была присуждена Сталинская премия.

2 июля 1971 г. на торжественном заседании в Ленинградском Доме ученых, посвященном 30-летию создания в стране службы размагничивания, в телеграмме президента АН СССР М. В. Келдыша в адрес собрания была дана следующая оценка этого подвига: «Самоотверженный труд ученых, военных моряков и специалистов судостроения явился крупным вкладом в повышение боеспособности Военно-морского флота СССР, в дело Победы советского народа в Отечественной войне и всегда будет служить примером служения Родине».

Чудеса стойкости, мужества и героизма проявляли дзержинцы не только на море, но и на суше, защищая в годы Великой Отечественной войны Родину от нашествия фашистских полчищ.

Это были моряки боевых кораблей и курсанты военно-морских училищ, среди которых достойное место занимали и воспитанники ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского.

70 лет прошло с тех пор, как отгремели залпы орудий и минометов, отпели свою жуткую песню бомбы и пули Великой Отечественной войны, но раны, которые она оставила, — физические, психологические и моральные — не зажили. Память и боль утрат остаются.

Многие из выпускников училища не дожили до Победы. В Книге Памяти, созданной в училище, они названы поименно. Мы следуем завету Юлиуса Фучика, сказавшего в своем бессмертном «Репортаже с петлей на шее»: «Об одном прошу тех, кто переживет это время: не забудьте! Не забудьте ни добрых, ни злых. Терпеливо собирайте свидетельства о тех, кто

пал за себя и за вас. Придет день, когда настоящее станет прошедшим, когда будут говорить о великом времени и безымянных героях, творивших историю. Я хотел бы, чтобы все знали: не было безымянных героев, были люди, у каждого свое имя, свой облик, свои чаяния и надежды, и муки самого незаметного из них были не меньше, чем муки того, чье имя войдет в историю. Пусть же эти люди будут всегда близки вам, как друзья, как родные, как вы сами».

Нынешнее поколение дзержинцев свято чтит память ветеранов войны, бережно хранит и преумножает их боевые традиции, преклоняется перед их мужеством и стойкостью, гордится их подвигами.

Вызывает восхищение и стремление к подражанию у современных воспитанников училища и института способность ветеранов сохранять оптимизм и веру в свои силы, способность служить Родине, даже будучи тяжело ранеными и больными в результате испытаний, перенесенных в суровую военную годину...

Слава героям, отстаившим свободу и независимость нашей Родины!

Главное Адмиралтейство Санкт-Петербурга: «Здесь град Петра и флот навеки слиты...»

Петербург — город уникальный, играющий выдающуюся роль в истории России и в мировом культурном развитии.

Основанный Петром Великим и названный в честь святого апостола Петра, город создавался и строился для того, чтобы Россия могла «ногою твердо стоять при море». Именно для этого на берегах Невы в первую очередь было построено Адмиралтейство, ставшее колыбелью российского Военно-морского флота, с помощью которого Россия и стала крупнейшей морской державой. Отсюда неразрывны такие понятия, как Россия — Санкт-Петербург — Адмиралтейство — Военно-морской флот — держава, которые, дополняя и продолжая друг друга, создают целостное представление о роли и значении Главного Адмиралтейства.

Именно здесь по указу и личному проекту Петра I на острове Аккерфельд (на Фомином конце острова Усадища (от шведского «usadissa»)), на месте бывшей деревни Гавгуево, известной еще в XV в., 5 (16) ноября 1704 г. были заложены первые в «Санкт-Питербурхе» и крупнейшие в тогдашней России Адмиралтейские верфи (всего при Петре I в России работало 25 верфей). Одновременно эта была и крепость с бастионами и крепостными орудиями.

В походном журнале бомбардирской роты Преображенского полка 1704 г. об основании Адмиралтейской верфи в дельте Невы сказано: «Ноября в 5-й день в неделю (воскресенье. — И. К.), заложили Адмиралтейский дом...»; в «Истории Свейской Войны» говорится, что именно Петр I «в Санкт-Питербурхе, осмотря место на берегу Невы, заложил для строения кораблей Адмиралтейскую верфь».

А Петр I тогда записал в своем журнале (дневнике): «Заложили Адмиралтейский дом и были в остерии и веселились, длина 200 сажен, ширина 100 сажен».

Весьма выразительно об этом событии говорится в стихах Павла Антокольского:

*Зорко высмотрел царь московитов
В кипении пенной чертеж столицы,
Преображенцам по чарке выдав,
Пил из ведра и плел небылицы.*

*Преображенный в пушечных шквалах,
Изображенный в хвалебных одах,
Знал он размах страстей небывалых.
Гонку, оторопь, — только не отдых.
В бурный разгар молодого детства,
В мгlistый туман рассветов бесплотных
К будущим верфям, в Адмиралтейство
Шел смолокур, и кузнец, и плотник...*

Петр I сам «мудровал» над чертежами: прагматик до мозга костей, он «скроил» верфь на старый русский манер буквой «П» («покоем»). «Сей верфь, — писал он, — делать государственными работниками или подрядом как лучше и строить по сему, жильё делать мазанками, прямыми без кирпича, кузницы обе каменные кирпича, амбары и сараи обить досками, как мельницы ветряные обиты, доска на доску, и у которой доски нижний край обложить и потом писать красною краскою. От реки бить сваями».

Для строительства Адмиралтейства были присланы люди с Олонецкой верфи, плотники из Белозерского, Пошехонского, Каргопольского и Новгородского уездов.

Здания верфи были одноэтажными, «фахверковыми», как угодливо называло их царское окружение. Вокруг Адмиралтейства вырубili все деревья, что позволило хорошо просматривать (пристреливать) окрестности (гласис). Все сооружения верфи были обнесены высоким земляным валом с пятью бастионами, под которые были забиты сваи длиной до трех с половиной сажен. Перед валами был вырыт ров, откосы которого укрепили фашинами (связанными пучками хвороста), а вдоль всех стен стояли рогатки. Перед центральным бастионом через ров перекинули подъемный мост, а на его воротах воздвигли «шпиц», обитый жостью. К концу 1705 г. Адмиралтейская крепость могла принять на зимовку флотилию судов. С кораблей были сняты 100 пушек с 3-, 6- и 12-фунтовыми ядрами, которые были установлены на валу вокруг крепости, а моряки этих кораблей составили первый гарнизон крепости. Однако эта крепость скоро оказалась в самом центре нового города, новой столицы.

В разные периоды строительства и реконструкции Главного Адмиралтейства там работали такие известные архитекторы, как И. Коробов, П. Еропкин, Д. Трезини, В. Баженов, И. Калашников, И. Гомзин, М. Земцов, О. Монферран, Ч. Камерон, С. Чевакинский, А. Штауберг; ваятели и художники Ф. Шедрин, И. Теребенев, В. Демут-Малиновский, С. Пименов, П. Соколов, Ф. Торричелли, Б. Медичи и другие.

Ныне Главное Адмиралтейство — уникальный памятник архитектуры. Как и другие выдающиеся творения рук и разума человека, оно представляет собой тонкую, совершенную гармонию взаимопронизанных видов искусства. В его облике воплощены характерные черты высокого русского классицизма и отражены основные вехи развития судостроения и мореплавания в России, становления ее морского могущества. 20 февраля 1995 г. указом Президента Российской Федерации № 176 здания Главного Адмиралтейства были отнесены к памятникам истории и культуры федерального значения.

Сегодняшнего Адмиралтейства, в третьей (окончательной) «редакции» выдающегося русского зодчего Адрияна Захарова, увенчанного золотым корабликом, ставшим символом и эмблемой Петербурга, Петр, конечно, и во сне не видел...

Современный, четвертый в истории Главного Адмиралтейства корабль на его шпигеле — трехмачтовый под парусами фрегат, вознесся ввысь в 1886 г. По длине он имеет 192 см, по высоте — 158 см, весит 65,2 кг.

Почти за 150 лет существования Адмиралтейской верфи (последний корабль под символическим названием «Копчик» был спущен на воду в 1851 г.) на ней было построено около 800 парусных кораблей и судов различного назначения, в том числе более 250 крупных. Во второй половине XIX в., когда город разросся, верфи, мешавшие центру города, были перенесены ближе к Финскому заливу.

Построенные русскими корабелями, в немалом количестве на Адмиралтейских верфях, быстроходные, с мощным вооружением парусные морские суда образовали регулярный Военно-морской флот, который незамедлительно стал выигрывать одно сражение за другим, утверждая за Россией статус морской и, стало быть, мировой державы. Не потому ли на Адмиралтейский шпигель вначале нанизана «земная» сфера со всеми океанами и морями, затем одета «имперская» корона? И наконец, в пятом океане «на всех парусах» мчит в любую погоду «летучий Адмиралтеец» — корабль.

Более чем 300-летняя история Главного Адмиралтейства чрезвычайно богата воплощением в нем самых удивительных замыслов, соединяющих разнородные функции: судостроение; склады; оборона и управление флотом (Адмиралтейств-совет, Адмиралтейств-коллегия, Адмиралтейский департамент, Морское министерство, Главный морской штаб, Морской генеральный штаб, резиденция старшего морского начальника в Санкт-Петербурге — командира Ленинградской военно-морской базы и его штаб — Главнокомандующий ВМФ РФ); гидрографическое управление и ряд его подразделений; картографическое производство; типографии флота; фильмобаза; «Модель-камора» (основана в 1709 г.), а затем — «Морской музей», Мор-

ской музей, Главный (Центральный) Военно-морской музей (в 1939—1940 гг. музей был переведен в здание бывшей Фондовой биржи на стрелке Васильевского острова); библиотека Морского министерства (Главная, потом Центральная Военно-морская библиотека), основанная в 1799 г., обладавшая к 1917 г. фондами из 80 тыс. изданий на русском и иностранных языках, также переведенная в 1940 г. в здание бывшей Фондовой биржи, а затем — в Инженерный замок, где располагалась до 2012 г.; различные научно-исследовательские учреждения; церкви (собственно Адмиралтейская; домовая надвратная церковь, освященная во имя святых Елисаветы и Захария — родителей Иоанна Предтечи; последовательно друг за другом три церкви в честь святого Исаакия Далматского (знаменитый Исаакиевский собор О. Монферана был создан позднее, он открыт и освящен 30 мая 1859 г.) и собор во имя святого Спиридона Тримифунтского (второй по значимости в нашем городе Морской кафедральный собор); Управление военно-морских учебных заведений.

Сохранение могущества державы лежит в воспитании, подготовке и обучении «своих» мастеров. Это очень хорошо понимали руководители нашего Отечества. Поэтому Указом № 18634, утвержденным государем императором Павлом I Петровичем 20 (31) августа 1798 г., впервые в мире было основано Военно-морское инженерное учебное заведение — Училище корабельной архитектуры в Санкт-Петербурге для подготовки мастеров «корабельного дела». Из 215 лет своего существования училище, с 1998 г. — Военно-морской инженерный институт, а с 2013 г. — Военно-морской политехнический институт, филиал ВУНЦ ВМФ «ВМА им. Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», более 130 лет размещалось (в том числе и в настоящее время) в Главном Адмиралтействе.

Высочайшее имя учредителя прославленного учебного заведения, которому принадлежит выдающаяся роль в становлении отечественного и мирового кораблестроения, в создании и освоении современного океанского ракетно-ядерного флота, долгие годы, в том числе и до 1917 г., незаслуженно замалчивалось. Необходимо отдать должное результатам кипучей, плодотворной, в чем-то пусть противоречивой, государственной деятельности этого одаренного человека, которому судьба предопределила быть на троне всего четыре года четыре месяца и четыре дня.

Результатом многотрудной деятельности Училища корабельной архитектуры — Морского инженерного училища императора Николая I — Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф. Э. Дзержинского — Военно-морского политехнического института (ныне уникального многопрофильного образовательного и научного центра и основного звена в подготовке офицерских инженерных кадров для военно-морских

флотов России и других государств) и его питомцев на поприще организации и развития отечественного и военно-морского инженерного образования являются:

- мировой приоритет в становлении военно-морского инженерного образования;
- основание целого ряда вузов страны и других учреждений, например инженерных отделений (факультетов), Офицерского класса — Академического курса морских наук — Николаевской морской академии — Военно-морской академии (в том числе Военно-морской академии кораблестроения и вооружения им. А. Н. Крылова); опытового бассейна, чьим восприимчивом сегодня является ГНЦ РФ ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова,
- кораблестроительного отделения Санкт-Петербургского политехнического института им. Петра Великого — Ленинградского кораблестроительного — Санкт-Петербургского государственного технического университета; училища связи ВМС РККА — Высшего военно-морского училища радиоэлектроники им. А. С. Попова — Военно-морского института радиоэлектроники (ныне входящего в состав ВМПИ); Военно-морского политического училища; отдела (факультета) береговой обороны Высшего военно-морского инженерно-строительного училища — Военного инженерно-технического университета; 2-го (г. Пушкин) и 3-го (г. Севастополь) Высших военно-морских инженерных училищ (теперь — филиал ВУНЦ ВМФ «ВМА имени Адмирала Флота Советского Союза П. Г. Кузнецова», Военно-морской политехнический институт) и т. д.;
- подготовка инженерных кадров для военно-морских флотов зарубежных государств (за прошедшие столетия подготовлено свыше 1300 офицеров из более чем 32 стран мира). В настоящее время в ВМПИ учатся слушатели и экипажи из Алжира, Индии, КНР и других стран), за что ВМПИ награжден двумя орденами: «За военные заслуги II степени» Республики Вьетнам и «Антонио Масео» Республики Куба;
- огромный вклад профессорско-преподавательского состава и воспитанников, созданных ими крупных научных школ в развитие военно-морской науки, вооружения и техники, в отечественное и мировое кораблестроение, в строительство российского флота на всех этапах его развития. Институт за все эти заслуги награжден орденом Ленина и является лауреатом «Золотой книги Санкт-Петербурга»;

- тесная взаимосвязь военно-морского инженерного образования с Российской академией наук, ее научными учреждениями;
- совершенствование военно-морского инженерного образования как результат развития военно-морской науки, вооружения и техники, флота в целом в соответствующий исторический период, и наоборот, воздействие на их темпы развития самого военно-морского инженерного образования в период деградации или стагнации государства, Военно-морского флота, что имеет важное значение для решения прогностических задач, в том числе и в современных условиях развития нашей страны, реформирования ее Вооруженных сил;
- постоянное внимание к мировому опыту развития науки и военно-морского образования, тщательное его изучение и преломление относительно российской действительности;
- исторически сложившиеся и передававшиеся из поколения в поколение лучшие традиции развития военно-морской науки и образования;
- умелое сочетание широкого профиля подготовки офицера-инженера с глубокими знаниями специалиста по конкретной профессии. Первые стимулируют междисциплинарные исследования и дают принципиально новые широкомасштабные решения, вторые обеспечивают постоянный и последовательный прогресс своего направления.

Главное Адмиралтейство — это сама история Петербурга и Военно-морского флота России. Поэтому очень важно понять и приложить все силы, чтобы сохранить вековые устои военно-морского инженерного образования в России, исторические традиции, воспитание патриотизма, высокой нравственности и престижа военно-морской службы, а также сделать все возможное для сохранения Главного Адмиралтейства как символа Российской морской славы, строительства флота с петровских времен до наших дней.

Время показало, что все океанские дороги военно-морской науки и военно-морского инженерного образования ведут в Адмиралтейство. Об этом говорится даже в песне выпускников ВМПИ.

Петр I часто называл наш город Парадизом (раем). Приближенные царя называли его то Петрополем, то Северной Пальмирой, то Северной Венецией. По-разному произносились и изменялись официальные названия города: Санкт-Питербурх, Санкт-Петербург, Петербург, Петроград, Ленинград, Санкт-Петербург. Раздвигались границы города, неслись над ним

ветры истории, но на всех этапах ее оставалось неразрывным его единство с первоначальным замыслом — быть ключом к морю, к морскому могуществу и через них — «окном в Европу», к процветанию России — с реальным воплощением этого замысла — Главным Адмиралтейством.

С рождения города здание Главного Адмиралтейства является его важнейшей неразрывной частью, и нельзя говорить об Адмиралтействе в отрыве от города, так же как нельзя представить себе Санкт-Петербург без Главного Адмиралтейства, без устремленного ввысь золотого шпиля с плывущим в облаках трехмачтовым парусником...

Создатели Петербурга, глубоко понимая предназначение Главного Адмиралтейства, именно поэтому строили и воздвигали его как градостроительную доминанту города! Это означает, что Главное Адмиралтейство живет в неразрывном единстве со всем, что примыкает к нему, окружает его, связано с его развитием и его историей.

В великолепном неповторимом градостроительном ансамбле центральных площадей великого города «все на своих местах». Как в высококлассном симфоническом оркестре, здесь гармония в ваяниях и зданиях, в их единстве с водной гладью Невы, равнинами площадей, зеленым ландшафтом Адмиралтейского парка, широтой Адмиралтейской набережной, с именами ее творцов, с захаровским Главным Адмиралтейством. Например: Петропавловская крепость; Михайловский дворец; здания Двенадцати коллегий и дворца Петра II — ныне корпуса Санкт-Петербургского государственного университета; Кунсткамера; главное здание Академии наук; здания Сената и Синода; дом князя Лобанова-Ростовского; Исаакиевский собор; Дом Губернских присутственных мест; здание Главного штаба; Зимний дворец; Конногвардейский манеж; Александровская колонна; Медный всадник; скульптурные группы «Царь-спаситель» и «Царь-плотник» и т. д.

Авторами этих замечательных творений являются известные архитекторы — К. Росси, Д. Кваренги, О. Монферран, С. Фельтен, Г. Маттарнови, Н. Гербель, Г. Киавери, М. Земцов, С. Чевакинский, Л. Шарманель; скульпторы — С. Пименов, В. Демут-Малиновский, П. Соколов, Э. Фальконе, М. Колло, Л. Бернштам и другие.

В первый период строительства города Главное Адмиралтейство являлось географическим центром Санкт-Петербурга. Об этом свидетельствует солидная чугунная плита, расположенная в помещении бывшей надвратной церкви прямо под шпилем здания, как раз над парадными въездными воротами во двор Адмиралтейства. В ее центре, как показывают исследования комиссии под руководством профессора Ленинградского института инженера коммунального строительства В. Ф. Иванова, проведенные в 1939 г. в связи с ремонтом залов и заменой отдельных конструкций и перекрытий, возвыша-

ется внушительных размеров квадратная «точка», рядом с которой красуется сделанная выпуклыми буквами надпись: «Центр Санкт-Петербурга».

Наряду с общей планировкой, естественными ландшафтами и архитектурно-художественными ансамблями важной компонентой облика города являются площади и магистрали, их расположение, оформление, пропорции, а также пересечение магистралей, их выходы к площадям, мостам и набережным. Главное Адмиралтейство с просторными площадями вокруг него, прямыми магистралями, лучами разбегающимися от зданий, и является центром Санкт-Петербурга.

Вместе с тем, являясь архитектурным и географическим центром города, его сухопутных магистралей, воздвигнутое как ворота к морю недалеко от устья Большой Невы, Главное Адмиралтейство явилось одним из важнейших звеньев в формировании системы водных путей России, среди которых особое место занимает Нева.

Отсюда, от Невы, от Главного Адмиралтейства, начала развиваться единая обширная система водных дорог не только Санкт-Петербурга и Северо-Запада с выходом в Балтийское море, но и всей Европейской части России с выходом к южным морям.

Водные пути, особенно в центре города, сегодня нельзя представить без перекинутых через них мостов. Не случайно Санкт-Петербург иногда называют городом мостов. Развитие мостов в Санкт-Петербурге как пересечение сухопутных и водных дорог также связано с судостроением, с Главным Адмиралтейством.

В настоящее время в нашем городе около трехсот постоянных мостов, многие из которых являются разводными, имеют разнообразные силуэты, чугунные ограды и фонарные столбы.

Особое символическое значение Главного Адмиралтейства еще и в том, что оно воплощает в себе значение Санкт-Петербурга как города морского могущества, морской столицы России, города трудовой и боевой славы, города-героя.

Выражение идеалов стойкости и героизма, гармонического и прекрасного, возвышенного и устремленного в будущее мы находим в аллегории оформления Главного Адмиралтейства, в его скульптурном убранстве.

В каждом элементе — в форме и фасадах, в портиках и павильонах, в центральной башне, во всех деталях художественного убранства — видно стремление к прославлению важнейшего исторического этапа в становлении державы — заведения флота в России и первых побед флота на морях. Парусный корабль, плывущий на самой вершине остроконечного шпиля, символизирует не только выход России к морю, не только окно в Европу, «но и непрерывность и бесконечность человеческих исканий...».

Главное Адмиралтейство оставалось одним из самых высоких символов веры, мужества, стойкости и красоты для защитников Ленинграда в дни 900-дневной беспримерной в истории человечества блокады города в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.

Несмотря на то что золотой блеск шпиля был скрыт от взоров, ленинградцы ощущали его присутствие в героической обороне города. Об этом в 1942 г. в стихотворении «Стойкость» В. Зотов написал:

*Не зная, скоро иль не скоро
Кольцо блокады разорвет,
Сражается бессмертный город,
Неодолимый город-дот.
И, угрожающе и хмуры,
На запад пристально глядят
Нацеленные амбразуры —
Глаза бетонных баррикад.
Наш город держится гвардейски;
Во всем заметен перелом —
Не блещет шпиль адмиралтейский:
Обшит брезентовым чехлом.
Собор Исаакия сурово
Стоит, закованный в гранит,
Но вместо шлема золотого
Военной краскою покрыт.
Обшит досками в кургане Всадник Медный,
Ждет в нетерпенье день победный,
Когда увидит наяву
Свою красавицу Неву...*

Хорошо известно, что в дни блокады не прекращали работу ученые и Библиотека Академии наук, работали Театр музыкальной комедии, кино-театры, симфонический оркестр филармонии. Архитекторы разрабатывали генеральный план развития города, академик А. С. Никольский рисовал виды блокадного города и Главное Адмиралтейство и разрабатывал проект арки Победы. Адмиралтейство вдохновляло и работников печати. Среди ленинградцев широкой известностью пользовался плакат «Боевого карандаша» художника В. Гальба «Пришпилили», где шпиль Адмиралтейства изображен в роли боевого штыка.

Символическое значение Главного Адмиралтейства в Великой Отечественной войне невозможно переоценить. Наши защитники были «между

фашистами и Адмиралтейством», как образно говорили в частях. «Воин Ленинграда!.. — писал И. Эренбург в 1944 г. — ...Были тяжелые времена, когда враг дошел до нашей северной столицы. Немецкие батареи стояли у остановок городского трамвая. “Между нами и Адмиралтейством несколько жалких километров”, — писала тогда немецкая газета. Но между немцами и Адмиралтейством оказался ты... Они не прошли... Их не пустил ты... Воин Ленинграда! Ты прорвал кольцо блокады и двинулся на Запад... не было укреплений крепче, чем вокруг Ленинграда. Если ты их прорвал, значит, ты придешь на край света, значит, скоро ты будешь в Берлине...»

Адмиралтейство было символом стойкости и мужества не только для его питомцев и защитников города. Среди многих образов Ленинграда Главное Адмиралтейство является одним из тех, которые ярко материализуют безграничную любовь к нему. Насколько шпиль Адмиралтейства воплощал в себе облик Ленинграда для тех, кто в суровую годину оказался вдали от него, прекрасно показано в стихотворении М. Борисовой:

*...Но кто-то дал бумагу
И очинил карандаши.
И вот на четвертушках мятых
Стал робко возникать на свет
Неточный, памятный, крылатый
Неповторимый силуэт
Бессмертный шпиль Адмиралтейства!
Его ночную простоту
Чертило раненое детство
Мусоля грифели во рту...*

24 ноября 1942 г. было принято решение об учреждении медали «За оборону Ленинграда». Уже через несколько дней на рассмотрение было представлено несколько десятков видов эскиза медали. На большинстве представленных разновидностей ее присутствовало изображение Главного Адмиралтейства.

Лучшим был признан вариант московского художника Н. И. Москалева. В тяжелых условиях блокадного города труженики Ленинградского монетного двора воплотили эту идею в металлические диски, сразу ставшие исторической реликвией, подобно браслетам декабристов, выкованным из кандалов.

Чем дальше от нас уходит прошлое героическое время войны, блокады и Победы, тем более высоко мы оцениваем ратный, человеческий и нравственный подвиг нашего народа в достижении этой Победы. Тем более значительными для нас становятся дела и помыслы людей, отдавших свои жизни в этой войне.

И еще. Случайно ли у Главного Адмиралтейства разместились скульптурные изображения поэтов М. Лермонтова и В. Жуковского, писателя Н. Гоголя, композитора М. Глинки, путешественника Н. Пржевальского, дипломата А. Горчакова? Очевидно, что эти памятники связаны с Адмиралтейством не только территориально. Их гармония подчеркивает, что в великом и прекрасном нет ничего случайного, ничего лишнего.

Разноплановые произведения великих деятелей русской культуры, деяния ученых и политиков, чьи бюсты установлены у творения Андреяна Захарова, охватывают весь сонм муз — богинь, покровительствующих разным видам творчества, искусству и науке, странствиям.

Вокруг Главного Адмиралтейства, по Адмиралтейскому бульвару ходили А. Пушкин и М. Лермонтов, Л. Толстой и Н. Гоголь, Д. Менделеев и А. Крылов, выдающиеся летчики, флотоводцы, космонавты, декабристы...

...Обязанность живых — трудиться... Главное Адмиралтейство и сегодня в боевом строю. Оно вносит свой вклад в наше главное дело — патриотическое воспитание народа России, и прежде всего новых поколений молодежи и защитников Родины.

Общаясь с величайшими произведениями человеческих рук и ума, мы способствуем пробуждению высших чувств патриотизма, любви к своему великому городу, к своей Родине.

Главное Адмиралтейство, как и все подлинные произведения искусства, пробуждает в нас лучшие человеческие качества, способствует объединению людей, а значит, и решению важнейшей задачи человечества — сохранению мира, сбережению планеты от разрушения.

В служении этим великим целям глубочайший смысл творческого начала... И его бессмертие...

Советская артиллерия в битве за Ленинград

70 лет прошло после победоносного завершения Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Но чем дальше отдаляются по времени события минувшей войны, тем зримее становится значение нашей Победы, величественный подвиг советского народа и его Вооруженных сил.

Ленинградская битва — героическая эпопея в истории самоотверженной борьбы советского народа против немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны. 1125 дней продолжались ожесточенные бои у стен великого города. Ленинград остался неприступной крепостью для врага. Его защитники, ленинградцы проявили замечательные качества советского народа — высокое чувство патриотизма, беззаветную преданность Родине. Именно эти качества явились источником невиданного упорства и бесстрашия в боях, беспрецедентного массового героизма советских воинов и трудящихся. Ленинградцы не только выстояли, но и внесли огромный вклад в окончательное поражение немецко-фашистских войск. В трехлетней борьбе за Ленинград было разгромлено до 50 немецких пехотных, танковых и моторизованных дивизий. Тем самым был внесен существенный вклад в победу всего советского народа над фашистским блоком.

Даже наши союзники еще в 1944 г. вынуждены были признать, что своим мужеством, своей самоотверженностью жители Ленинграда и героические солдаты, вместе оборонявшие город, вписали значимую страницу в истории Второй мировой войны. Они более чем кто бы то ни было помогли грядущей окончательной победе над Германией.

Существенный вклад в победу в битве за Ленинград внесла артиллерия Красной армии.

В декабре 2007 г. из печати вышла уникальная монография «Огневой щит и меч Ленинграда 1941—1944 гг.». Авторы данного научного издания — я полковник в отставке, участник Великой Отечественной войны, доктор исторических наук, профессор, вице-президент Академии военно-исторических наук, академик Российской академии естественных наук Михаил Иванович Фролов и исследователь истории Великой Отечественной войны капитан 1-го ранга, кандидат исторических наук Бениамин Агасович Арутюнян.

Особую значимость указанному труду придает то, что один из авторов, М. И. Фролов, известный ученый историк, знает о войне не только по многим историческим трудам (только из-под его пера вышло около 320 научных

и научно-методических работ, включая более чем 15 монографий, в том числе свыше пяти персональных). В должности командира взвода управления и начальника разведки артиллерийского дивизиона он прошел с боями от Северной Прибалтики и Восточной Пруссии до немецкого города Шверин. Принимал участие в освобождении Польши. За проявленные в боях мужество и героизм М. И. Фролов награжден тремя боевыми орденами, медалью «За боевые заслуги» и многими другими наградами.

Предлагаемая вниманию читателей монография явилась результатом большого труда авторов, которые исследовали значительный объем многочисленных, включая архивные, источников и литературы, отражающих фактическое положение дел во время оборонительных боев за Ленинград, в контрбатареинной борьбе, в наступательных операциях по прорыву и снятию блокады Ленинграда в период с 1941 по 1944 г.

Книга в значительной мере восполняет пробелы в историографии Ленинградской битвы, такие как действия артиллерии в боях на дальних подступах к Ленинграду, участие ленинградских артиллеристов в частных наступательных операциях в условиях блокады, анализ деятельности командиров, политорганов и политработников по обеспечению высокой боевой активности артиллеристов, стойкого перенесения ими тягот и лишений в условиях тяжелейшей блокады города.

Монография убедительно раскрывает роль артиллерии Ленинградского и Волховского фронтов, береговой и корабельной артиллерии Краснознаменного Балтийского флота в оборонительных и наступательных операциях, в спасении Ленинграда от разрушений и ленинградцев от обстрелов немецкой артиллерии, показывает массовый героизм и стойкость артиллеристов, их безграничную любовь к Родине и умелое использование ими боевой техники.

Авторы раскрывают в своем научном труде огромное значение дружбы, нерушимого единства трудящихся города и воинов Ленинградского фронта для укрепления морального состояния личного состава артиллерийских частей. Им удалось своим трудом воздать должное героическому подвигу артиллеристов в битве за Ленинград.

Книга рассчитана на всех, кто интересуется историей Великой Отечественной войны, битвой за Ленинград, историей беспримерного подвига ленинградцев. Она написана ярким, живым языком и может быть использована в качестве учебного пособия студентами (курсантами, слушателями) высших учебных заведений при изучении соответствующих тем в курсе отечественной истории.

Жаль, что такой солидный труд издан столь малым тиражом — всего 500 экземпляров.

Можно победить любое оружие, кроме оружия духа

История Ленинградской битвы (1941—1944 гг.) является поистине неисчерпаемой темой. Она настолько разнообразна, многогранна, масштабна и многопланова, что многие ее стороны, сюжеты, аспекты остаются белыми пятнами и до настоящего времени. Нет полной и ясной картины пережитого участниками этих грандиозных по трагедии и подвигу событий. Достаточно еще неисследованных страниц, иное замалчивалось, многое нередко искажалось.

Долгое время на изучении истории обороны Ленинграда негативно сказывалось давление политической конъюнктуры, более того, значение Ленинградской битвы в победе над врагом занижалось.

Современные условия предоставляют возможность исследовать историю битвы за Ленинград, положение и жизнь блокированного города более углубленно и объективно. Историкам стали доступны многие архивные фонды, значительная часть которых рассекречена. В научный оборот введен массивный архивный материал по широкому кругу вопросов.

В последнее время опубликованы труды отечественных историков, позволяющие во всей полноте осознать значимость Ленинградской битвы в достижении победы советского народа над фашистской Германией в Великой Отечественной войне.

Одной из самых заметных работ, посвященных исследованию указанных проблем, является вышедшая в серии «Битва за Ленинград» в 2012 г. книга «патриарха отечественных историков», участника Великой Отечественной войны, доктора исторических наук, профессора Михаила Ивановича Фролова «И нам уроки мужества даны».

Книга опирается на обширную документальную базу, и прежде всего на материалы российских и немецких архивов, многие из которых впервые вводятся в научный оборот. Автор исследовал 19 фондов девяти архивов, в том числе четырех центральных архивов (ЦАМО, ЦДНИЯО, ЦГАИПД СПб, ЦГА СПб), четырех региональных (ВОАНПИ, ГАВО, ГАКО, ГАЯО) и одного архива штаба Ленинградского военного округа (АШ ЛенВО). Кроме того, было использовано 13 мемуаров и воспоминаний, 60 литературных источников, из них семь немецких — на языке оригинала.

Богатая историческая база позволила автору объективно, значительно более глубоко и доказательно, чем в других исторических исследованиях,

воссоздать историю битвы за Ленинград во всей ее сложности, многоплановости и всем драматизме. Так, в книге раскрываются подлинные взгляды политического и военного руководства Германии на судьбу Ленинграда и его жителей. Убедительно доказывается, что первой достижимой целью Гитлера в ходе вторжения немецких войск в СССР являлся именно Ленинград, учитывая его политическое, военно-стратегическое и экономическое значение, большое число промышленных предприятий, в том числе единственный в СССР завод по производству сверхтяжелых танков, а также в связи с необходимостью устранения советского Военно-морского флота на Балтийском море. Автор обоснованно подчеркивает, что, намечая в качестве одной из первоочередных стратегических задач захват Ленинграда, Гитлер и немецкое командование рассчитывали на объединение войск вермахта с финской армией, возможность вырваться на оперативный простор восточнее Ладожского озера, что позволило бы им нарушить железнодорожную связь между Мурманском и страной и тем самым блокировать перевозки из Архангельска и Мурманска, более того, не допустить «англо-русского сотрудничества» в Заполярье. И наконец, указывает автор, немецкое командование учитывало, что с падением Ленинграда фашистские войска получили бы беспрепятственный выход на просторы севера страны, могли быть брошены на Москву с севера, что резко бы изменило всю стратегическую обстановку на советско-германском фронте в пользу Германии.

Важным является также вывод, сделанный в книге, что Гитлер видел в Ленинграде бастион большевизма, разъяря свои генералам, что со взятием Ленинграда «дух славянского народа в результате тяжелого воздействия боев будет серьезно подорван, а с падением Ленинграда может наступить катастрофа». И еще автор отмечает одно обстоятельство, до сих пор не нашедшее достаточного отражения в нашей литературе. Гитлер люто ненавидел Ленинград, воспринимая его как прежний самодержавный Санкт-Петербург, символизирующий русское могущество и притязания на господство на территориях в бассейне Балтийского моря.

Интересным является утверждение автора о неправомочности вывода некоторых отечественных и зарубежных историков, изображающих командующего финскими войсками фельдмаршала К. Г. Маннергейма чуть ли не как «спасителя Ленинграда». Он придерживается оценок известного российского историка, крупнейшего специалиста по советско-финским отношениям Н. И. Барышникова и объективных финских историков Аппо Руси, Вольфа Халсти и Хельге Сеппяля, утверждавших, что коренным вопросом в ходе наступления финских войск (юго-восточной армии) являлось осуществление операции по взятию Ленинграда.

Автор подробно анализирует проблему, до настоящего времени вызывающую бурные дискуссии среди историков как в нашей стране, так и за рубежом: почему же немецкие войска не овладели Ленинградом? В каждой из точек зрения, соглашается автор, есть доля истины. Но большинство историков и мемуаристов, указывает автор, пытаются поставить под сомнение героизм и мужество защитников Ленинграда и сосредоточивают внимание на негативных фактах и эпизодах, действительно имевших место во время боев на дальних и близких подступах к Ленинграду, на ошибках и просчетах советского командования, на кризисной ситуации, сложившейся для защитников города.

Все это верно. Но главное в другом. Автор на основании документальных и литературных источников справедливо отмечает, что действительные причины краха планов германского командования в отношении Ленинграда — это непреодолимое для соединений вермахта сопротивление советских войск, тяжелые потери группы армий «Север». Немецкие войска были остановлены именно неимоверными усилиями защитников Ленинграда. Но, указывает в своем исследовании автор, эта победа досталась советским войскам дорогой ценой. Только в Ленинградской оборонительной операции с 10 июля по 30 сентября 1941 г. советские войска потеряли 214 078 человек убитыми и 130 848 ранеными, пишет автор в своей книге и подчеркивает, что славный подвиг, совершенный воинами армии и флота, ленинградцами, навсегда сохранится в памяти поколений. По образному выражению автора, они совершили коллективный подвиг подобно тем героям, которые ложились грудью на амбразуру дотов противника за Родину, «за други своя».

Большое внимание в книге уделено блокаде Ленинграда. Автор глубоко и подробно анализирует решение нацистов во главе с бесноватым фюрером уничтожить Ленинград, его жителей самыми варварскими средствами: голодом, холодом, артиллерийскими обстрелами и бомбежками, и доказывает, что такая политика явилась не чем иным, как следствием человеконенавистнической идеологии фашизма.

В западной литературе о блокадном Ленинграде, отмечает М. И. Фролов в своей книге, можно встретить рассуждения, по сути оправдывающие капитулянтов, тех, кто в годы Второй мировой войны объявил Париж и другие европейские столицы открытыми городами, кто капитулировал перед фашизмом, сдав свои города на милость нацистской Германии. Мол, пришло время, и фашизму сломали хребет, он все равно был побежден в свой срок. Но, справедливо подчеркивает М. И. Фролов, и Париж для французов и для человечества, и другие европейские столицы: Прага, Афины, Будапешт «были спасены здесь — в пылающем Сталинграде, в Ленинграде, день и ночь обстреливаемом», под Москвой.

И еще. Автор доказательно опровергает нелепые утверждения некоторых западных авторов, которые в своих работах и в ряде мемуаров, изданных в ФРГ, отрицают причастность немецко-фашистских войск к преступлению, совершенному против жителей Ленинграда.

Значительный интерес представляет проведенный автором анализ гибели людей в блокадном Ленинграде. На основе новых подходов и использования нетрадиционных источников автором уточнено общее количество погибших во время блокады. Выявлено долгосрочное воздействие голодной блокады на здоровье переживших ее людей и потомков. При этом автор подчеркивает, что он не претендует на совершенно точное установление числа жертв голодной блокады. И все же последние изыскания позволяют утверждать, что число погибших от голода в городе составляет 700—800 тыс. человек. Только после завершения 30-томного издания «Ленинградской книги памяти», пишет М. И. Фролов, мы будем максимально близки к окончательной цифре погибших от голода.

Ленинградцы, ярко показывает в своей книге автор, выдержали блокаду, неизмеримые лишения и муки (истощение от недоедания, переохлаждение организма в связи с большими морозами и т. д.) перенесли все это с достоинством, сохранив глубочайшую веру в человечность (хотя и были отчаявшиеся люди, выступавшие за сдачу города; были и те, кто пытался нажиться за счет голодающих; упоминаются отдельные случаи каннибализма...), продемонстрировав всему миру высшую духовность, негибаемую стойкость, убежденность в правоте дела, ради которого живешь и умираешь.

В этой связи, основываясь на имеющийся научной и научно-популярной литературе, архивных документах, автор показывает мужество и патриотизм, проявленные большинством ленинградцев — рабочими, инженерно-техническими работниками, научной интеллигенцией и творческими работниками. Он утверждает, что люди в осажденном городе не только голодали, не только умирали, не только преодолевали невероятные страдания, но и работали, дежурили на крышах, тушили зажигалки, организовывали стационары, помогали воинам сражаться с врагом. Они жили и боролись. И это при том, что в результате эвакуации производственная мощность оборонительных заводов уже в 1941 г. уменьшилась в целом примерно на 50 %. По решению Военного совета фронта и горкома партии в начале блокады действующими были оставлены 175 предприятий. Вся оставшаяся промышленность, включая местную промкооперацию, за короткий срок перестроила свою работу на военный лад, переключилась на выполнение заказов фронта и была постоянно действующим арсеналом защитников города, мощной базой снабжения армии и флота вооружением

и боеприпасами, производства (что вопреки мнению некоторых исследователей блокады Ленинграда подтверждают официальные цифры) и ремонта боевой техники. Несмотря на тяжелейшие условия блокады, муки голода и холода, работники ленинградской промышленности, делает вывод автор, дали фронту, по его подсчетам, 836 новых и 1346 отремонтированных танков, 150 тяжелых морских орудий, более 4,5 тыс. единиц сухопутной артиллерии разных калибров, свыше 12 тыс. станковых и ручных пулеметов, более 200 тыс. автоматов, миллионы артиллерийских снарядов и мин, взрывателей разного типа, большое количество раций, полевых телефонов, различного типа приборов и аппаратов.

Ленинградские судостроители достроили и построили 407 и отремонтировали около 850 кораблей разного класса.

Верно утверждение автора, что победу добыли вместе город-фронт и город-арсенал.

Убедительно показывает автор и еще одну грань подвига Ленинграда — духовную, величайшую нравственную силу.

Интересный факт приводит автор в доказательство этого вывода. Геббельс, как ни парадоксально это звучит, в 1945 г. (!) рекомендовал своим подчиненным посмотреть фильм об обороне Ленинграда, который, как он полагал, демонстрировал, что гражданское население СССР вносило куда больший вклад в достижение победы по сравнению с немцами, трудившимися в тылу.

Именно верность традициям духовности и нравственности народа стала основой патриотического единства воинов Ленинградского фронта, моряков Балтийского флота и населения Ленинграда: рабочих, интеллигенции, женщин, молодежи, ветеранов гряда, коммунистов, беспартийных, верующих, атеистов. Идея духовного единства участников битвы за город, отмечается в книге, получила выразительное воплощение в медали «За оборону Ленинграда».

На лицевой стороне медали, как известно, запечатлена композиционная группа защитников Ленинграда на фоне исторического символа города — Адмиралтейства. Патриотизм ленинградцев питали убежденность в правоте своего дела, вера в победу, любовь к своему городу и Отечеству, священный долг борьбы за его свободу и независимость, атмосфера духовности и нравственности даже в самые трагические дни блокады, высокий моральный дух. Автор правомерно приводит слова Ольги Берггольц, обращенные к ленинградцам: «Мы победили их, победили морально — мы, осажденные ими!..»

В целом, как представляется, данный научный труд является серьезным вкладом в исследование Ленинградской битвы, убедительным доказательством

огромного ее значения как важнейшего этапа Великой Отечественной войны, значительного вклада воинов армии и флота, ленинградцев в нашу общую победу над фашистской чумой.

Монография уже получила одобрение многочисленных читателей.

Книга написана простым, доходчивым, литературным языком. В первую очередь она вызвала интерес у ветеранов Великой Отечественной войны и труда, историков, преподавателей военных и гражданских учебных заведений, у всех, кто интересуется историей беспримерного подвига участников Ленинградской битвы, отстоявших великий город и победивших фашизм в условиях жесточайшей блокады, небывалой в истории человечества.

В качестве пожеланий хотелось бы избежать отдельных опечаток (например, на с. 20, 30, 42, 119, 159) при последующих переизданиях столь ценного научного исследования, учитывая ничтожно малый его тираж.

Каждый защищавший Ленинград — не просто гражданин, а солдат

В 2010 г. в издательстве общества «Знание» Санкт-Петербурга и Ленинградской области вышла в свет монография двух докторов исторических наук профессоров Михаила Викторовича Ежова и Михаила Ивановича Фролова «Духовный подвиг защитников Ленинграда».

Книга написана на грант Президента РФ для поддержки творческих проектов общенационального значения в области культуры и искусства, что само по себе подчеркивает необычность данного издания.

Оба автора известны не только в Санкт-Петербурге, но и далеко за его пределами. Это ученые-историки, специалисты в области исследования истории Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., действительные члены Академии военно-исторических наук. М. И. Фролов, например, не только непосредственный участник, инвалид войны, но и вице-президент указанной академии, а М. В. Ежов — проректор по научной работе Санкт-Петербургского института внешнеэкономических связей, экономики и права.

В предисловии к своей работе авторы подчеркивают, что они своей монографией решают скромную задачу: расширить представление ленинградцев (петербуржцев) о героической, полной драматизма и трагизма битве за Ленинград, более полно осветить еще малоизвестные широкому кругу страны ее истории, обращая по ходу изложения внимание на разоблачение конъюнктурных тенденций и искажений исторической истины.

Скромность авторов в оценке собственного труда похвальна.

На деле же получилось уникальное научное исследование, в котором на основе архивных фондов и трудов российских и зарубежных историков, в том числе и немецких, по-новому раскрываются истоки подвига защитников и населения Ленинграда в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., показано, что битва за Ленинград, продолжавшаяся 1125 дней, была одной из самых героических и трагических страниц не только Великой Отечественной войны и Второй мировой войны, но и всей мировой истории, что человечество не знает другого такого примера, когда бы многомиллионный город в течение почти 960 дней находился в безжалостном кольце вражеской блокады и не только жил, но и бескомпромиссно боролся с врагом.

В данной работе впервые скрупулезно и с научной точностью анализируются подлинные взгляды политического и военного руководства

Германии на судьбу Ленинграда и его жителей. Так, в документе, разработанном (уже 15 сентября 1940 г.) под руководством А. Иодля (с. 10), под кодовым названием «Этюд Лоссберга» взятие Ленинграда и овладение побережьем Балтийского моря рассматривались как первейшая цель наступления при разработке плана вторжения в Советский Союз. Эта цель впоследствии, как указывают авторы монографии, была закреплена в плане нападения на Советский Союз — «Плане Барбаросса» (с. 10, 11). Более того, в книге на основании изучения немецких документов подчеркивается, что фашисты намеревались взять Москву лишь после того, как падет Ленинград (с. 11, 12, 15, 16, 18), а сам город, основанный Петром Великим, согласно воле Гитлера должен был исчезнуть с лица земли (с. 32–55).

Авторам удалось на основе новых подходов и использования нетрадиционных источников уточнить число жертв блокады, в том числе и погибших во время эвакуации.

Так, в книге приводится подробный анализ домовых книг, социологических опросов людей, переживших блокаду. Авторы провели тщательный сравнительный анализ полученных и ранее известных данных. В результате они приходят ко вполне обоснованному выводу, что блокада унесла жизни не менее 800 тыс. ленинградцев (с. 76). В то же время в рецензируемом труде справедливо подчеркивается, что скорбный итог преступлений фашистов далеко не полон. В настоящее время в Петербурге выходит «Ленинградская книга памяти», которая является печатным вариантом электронного банка данных о жителях Ленинграда, погибших во время блокады. Планируется публикация 30 томов. Только после завершения этого издания, подчеркивается в монографии, мы будем максимально близки к окончательной цифре погибших от голода (с. 76).

Интересен анализ духа ленинградцев в период блокады, данный авторами в своем исследовании. Он позволил им сделать вывод, что «конечно, каждый блокадник мог бы вспомнить немало примеров черствости, неблагодарности, равнодушия и даже подлости», они же постоянно указывают на доброту, помощь и поддержку, которые оказывали друг другу люди, попавшие в тяжелейшую беду.

Впечатляют являются глубоко убедительными разделы книги, в которых показан героизм ленинградцев, оказавшихся в осажденном городе, поистине духовный подвиг защитников Ленинграда. Приведенный в них материал (с. 116–180) убедительно свидетельствует, что даже в самых тяжелых условиях блокады ленинградцы оставались патриотами в самом полном смысле этого слова. Блокада выявила у многих людей высокие человеческие, духовно-нравственные качества: оптимизм, основу которо-

го определяли непоколебимая вера в торжество правого дела и справедливости, в неизбежность победы над врагом; верность Отечеству и гражданскому долгу; сохранение национального самосознания и возрождение исторических традиций России и города; стойкость и мужество; приобщение к ценностям духовной культуры; обращение к русской православной вере и терпимость.

Но самое главное, утверждают авторы данного издания, что питало патриотизм ленинградцев, создавало атмосферу высокой духовности и нравственности даже в те трагические блокадные дни, — это общенациональная идея, любовь к Отечеству и священный долг борьбы за его свободу и независимость. Приверженность единой идеологии, сплотившей всех патриотов советской страны. Стоит согласиться с авторами книги, что именно все эти факторы и определяли сущность духовного потенциала, на который ленинградцы опирались в дни блокады и который, обогатив, оставили как наследство будущим поколениям.

Более того, публикуемый труд еще раз убедительно доказывает неправомочность занижения значения Ленинградской битвы в победе над врагом в Великой Отечественной войне.

Книга написана простым, доходчивым языком, легко читается и, несомненно, вызовет большой интерес всех, кто любит историю Великой Отечественной войны, интересуется Ленинградской битвой, историей беспримерного подвига ленинградцев.

Вызывает сожаление, что такой солидный и нужный труд издан столь небольшим тиражом, всего 1000 экземпляров.

Ленд-лиз: правда и домыслы

Известно, что победа над фашизмом была не только победой Советского Союза, при несомненно решающей его роли, но и определенным позитивным вкладом в нее союзников СССР по антигитлеровской коалиции.

Одним из важных факторов участия их в нашей общей победе явились поставки по ленд-лизу. Но до сих пор нет единого мнения, как в нашей стране, так и на Западе, по поводу той роли, которую ленд-лиз сыграл в годы Второй мировой войны.

Гитлер, начиная агрессию против Советского Союза, назвал ее «Крестовым походом» ради защиты западной цивилизации от «азиатского большевизма». Он полагал, что ни США, ни Великобритания не пойдут на сотрудничество с Советским Союзом. Действительно, в то время многие и в Америке, и в Англии считали большевизм серьезной опасностью для демократической формы правления, а в Советском Союзе считали, что западные демократии стремятся уничтожить Советскую страну. Более того, после Мюнхена в СССР сочли, что Англия и Франция предали нашу страну, в то время как Запад счел предательством со стороны Советского Союза подписание в августе 1939 г. советско-нацистского пакта.

Тем не менее жизнь показала, что Гитлер недооценил народы и правительства США, Великобритании и Франции. Стремясь уничтожить их в одиночку, он ошибся в своих оценках.

Уже вечером 22 июня 1941 г. в речи по Би-Би-Си премьер-министр Великобритании У. Черчилль заявил, что «опасность, угрожающая России, — это опасность, грозящая нам и Соединенным Штатам, поэтому Великобритания окажет России и русскому народу всю помощь, какую только сможем». Правда, значительная часть британского истеблишмента, военных и дипломатов низко оценивали военный потенциал СССР и ориентировались на его недолговременное — от трех до шести недель — сопротивление агрессору и в этой связи с самого начала ограничивали возможности сотрудничества Англии с СССР и оказываемой ею помощи Советской стране. Главная задача, которую они ставили перед собой, по возможности дольше «удержать Россию в войне», всячески поддерживая ее морально, но не связывая себя какими-либо обязательствами и не оказывая действенной помощи, поскольку, по их мнению, все равно вся посланная военная техника и снаряжение попали бы к немцам и лишь усилили бы их.

24 июня 1941 г. на пресс-конференции в связи с нападением Германии на Советский Союз была озвучена позиция США. В своем кратком выступлении

Ф. Д. Рузвельт огласил решение правительства представить Советскому Союзу всю возможную помощь, однако не уточнил ее характера. При этом президент отметил, что самая важная задача, стоящая перед руководством США, — это ускорить поставки в Англию, потому что таким путем можно усилить наступательную мощь английских войск на западе, пока советские войска сражаются с гитлеровцами на востоке.

Следует отметить, что уже в начале 1941 г. конгрессом США был принят закон о ленд-лизе (это американское словосочетание в переводе означает «заем и аренда»), как инструменте участия Соединенных Штатов во Второй мировой войне без ведения боевых действий в форме военной помощи США союзникам по антигитлеровской коалиции (безвалютный взаимный обмен товарами и услугами с окончательным расчетом после войны (официально он назывался «Акт содействия обороне США»). Впоследствии он стал основой военно-экономических отношений США с другими странами коалиции. За годы Второй мировой войны поставки по ленд-лизу были распространены на 42 государства, против которых воевала Германия и «оборона которых была жизненно необходима для обороны США».

Распространением билля о ленд-лизе на СССР Ф. Рузвельт выбрал самое правильное решение. Если бы США не помогли СССР и по этой причине последний вышел бы из войны, тогда его участь могла разделить Великобритания и война перекинулась бы на Соединенные Штаты...

Объективности ради отметим, что Советский Союз мог бы обойтись без союзнических поставок, но тогда продолжительность войны и цена Победы были бы намного больше, чем это было на практике. Победа далась бы значительно большей кровью со стороны советского народа даже в сравнении с той, что привела к гибели более 27 млн советских людей.

В то же время нельзя и переоценивать роль союзнических поставок по ленд-лизу. Никогда железо не заменит человеческую кровь. Союзники открыли второй фронт только в 1944 г., когда мы уже гнали врага обратно в его берлогу. А ведь судя по поставкам в рамках ленд-лиза, возможности США и Великобритании в частности были огромны.

В год 70-летия Великой Победы в Великой Отечественной войне следует еще раз дать оценку роли поставок по ленд-лизу в нашей Победе, проанализировать, как их оценивают современные историки на Западе и в России.

Надо сказать, что после окончания Второй мировой войны в СССР в угоду политической конъюнктуре долгие годы существовала (к сожалению, отчасти она продолжает существовать и сегодня) определенная предвзятость в оценке союзнической помощи в годы войны. Указывалось, что объем союзнических поставок по ленд-лизу был якобы 4 % от всей произведенной в Советском Союзе в 1941—1945 гг. военной продукции. Позднее выяснилось, что

при подсчете объема поставок учитывались только поступления от союзников в 1941—1943 гг. Не учитывалось и то, что некоторых необходимых видов вооружения, техники и пр., полученных по ленд-лизу, вообще не было в Советском Союзе (например высокооктанового авиационного бензина, некоторых тралов, устройств радио- и гидролокации, многоствольных бомбометов и др.).

Более того, отдельные виды военной продукции, полученные по ленд-лизу, в несколько раз превышали по объему аналогичные виды, изготовленные советской промышленностью, или составляли большей удельный вес (20 % автомобилей, 70 % паровозов и вагонов и т. д.). В немалой степени это относится к военно-морской технике. Так, в результате ленд-лизских поставок количество сторожевых кораблей на Тихоокеанском флоте к 1945 г. по сравнению с началом войны увеличилось более чем в 4 раза. Число тральщиков в составе ВМФ СССР выросло вдвое. Северный флот, на котором в июне 1941 г. было всего два торпедных катера, к 1945 г. пополнился 47 американскими катерами типов «Воспер» (А-1), «Хиггинс» (А-2) и ЭЛКО (А-3). Из США в 1943—1944 гг. поступило 43 десантных судна специальной постройки, которых ВМФ СССР вообще не имел. Всего в течение войны советский ВМФ получил от стран-союзников более 500 боевых кораблей, катеров и вспомогательных судов.

За годы войны Советский Союз получил по ленд-лизу около 22 тыс. боевых самолетов различных типов (из них 75 % — истребители), что составило 1/6 от общего количества самолетов, построенных за это время в СССР.

Иностранные самолеты в основном оценивались нашими летчиками как вполне пригодные к боевым действиям на советско-германском фронте. Однако были и исключения. Так, больше всех нареканий заслужил английский истребитель «Харрикейн» (их было более 3 тыс. штук). Он имел слабое пулеметное вооружение, невысокую скорость, а его мотор известной фирмы «Роллс-Ройс» острый на язык наши автомеханики прозвали «ройсь, ройсь, копайся», из-за того что на морозе его часто заклинивало. Более того, в начале войны в СССР приходили часто старые, уже побывавшие в боях и прошедшие ремонт самолеты. Но тогда выхода не было, и нам приходилось брать все, что давали союзники. Не лишены были крупных недостатков и американские истребители «Томагавк» и «Киттихаук»...

Справедливости ради отметим, что в начале Великой Отечественной войны, когда отечественных самолетов остро не хватало, иностранные машины, бесспорно, сыграли свою роль в борьбе с наседавшей немецкой авиацией. Более того, в руках опытных и отважных советских летчиков эти самолеты становились грозным оружием. Всей стране стало известно имя летчика Северного флота Бориса Сафонова, летавшего на «Харрикейне» и «Киттихауке» и одержавшего 30 побед.

Не приспособлены были к нашим морозам в обслуживании американские и английские танки. Кроме того, танки «Шерман», например, имели слишком большие размеры, были неповоротливы (их радиус поворота равнялся 19 метрам, в то время как отечественные танки «Т-34» могли вращаться вокруг своей оси). В то же время у них была хорошая вязкая броня. На каждом танке имелась радиостанция, в то время как у нас такая станция размещалась только на командирских танках. Часто, особенно в первое время, возникали неувязки. Танки нередко были не полностью укомплектованы: без прицепов, без монтажно-ремонтного инструмента, без необходимого количества запасных частей. Описание техники давалось на английском языке, без перевода. Самолеты зачастую приходили без винтов, а пушки — без снарядов. Некоторые банки мясных консервов, таких как «свинные ножки», наполнялись копытами в водном растворе.

Отрицательное влияние на ход поставок Советскому Союзу по ленд-лизу подчас оказывали влиятельные деятели Лондона и Вашингтона, а также то, что за выполнение обязательств по поставкам принимались не фактически полученные СССР материалы, а лишь переданные советским представителям товары непосредственно в США и Великобритании. Такой порядок давал возможность союзникам на словах утверждать, что они выполняют свои обязанности по предоставлению СССР военно-экономической помощи.

Более того, в чрезвычайно тяжелые для СССР периоды войны поставки военных материалов от западных союзников (в первую очередь из США, Великобритании, Канады) осуществлялись с большими перебоями и в значительно сокращенных размерах. До конца 1941 г., например, поставки союзников составили всего 0,5 % обещанной помощи. Летом 1942 г., когда из-за отсутствия второго фронта в Европе гитлеровское командование начало наступление, стремясь прорваться к Волге и овладеть Кавказом, положение на советско-германском фронте вновь осложнилось. В то же время из-за больших потерь конвоя PQ-17 северного маршрута отправка союзниками конвоев с военными грузами в СССР Северным морским путем была полностью прекращена. Всего для поставок по ленд-лизу использовалось четыре основных маршрута: северный — через Великобританию и Исландию в Архангельск и Мурманск транспортными судами. До самого конца войны именно этот маршрут оставался самым быстрым, но и самым опасным; южный — через Персидский залив и Иран. В полную силу он начал действовать с мая 1942 г. Удобство маршрута состояло в близости источников нефти, а также в благоприятных для судоходства и полетов погодных условиях, а серьезным препятствием — пронацистски настроенное руководство Ирана, крайне низкая пропускная способность портов и значительно большая удаленность грузов от мест назначения;

тихоокеанский маршрут — через Владивосток. Груз доставляли вначале в Магадан (Нагаево), а позже — в Петропавловск-Камчатский, для чего там построили большой торговый порт. Самым большим недостатком этих портов была их удаленность от фронта; «воздушный мост» Аляска — Сибирь: через Фербен на Аляске. В небывало короткие сроки — менее чем за год — была проложена авиалиния протяженностью около 5 тыс. км для перегонки американских самолетов: истребителей, средних бомбардировщиков и транспортных Си-47. Уже с 1942 г. через Берингово море и Берингов пролив начали поступать в СССР американские материалы, радионавигационное оборудование и пр. Одновременно были резко сокращены поставки по Трансиранской железной дороге.

Срыв союзнических поставок произошел и весной 1943 г., когда Советский Союз после большого зимнего наступления испытывал особую нужду в военных материалах. Союзники вновь приостановили отправку конвоев с грузами в советские порты Мурманск и Архангельск, мотивируя это подготовкой к операции в Италии. А 12 мая 1945 г. в связи с окончанием войны с Германией ленд-лизские поставки неожиданно были вообще прекращены, при том что решение по вопросу о вступлении СССР в войну с Японией еще не было принято.

И все же в целом следует подчеркнуть, что ленд-лизские поставки в СССР были весьма значительными и сыграли свою положительную роль в нашей общей победе над фашизмом. Так, в СССР было доставлено около 17 млн т грузов различного назначения; в том числе: 427,7 тыс. автомашин («фордов», «дождей», «студебейккеров», «остинов»), благодаря которым были сняты многие проблемы доставки людей, грузов, техники; 9,6 тыс. орудий; 2 млн 599 тыс. т нефтепродуктов; 422 тыс. полевых телефонов; около 12 тыс. САУ; свыше 15 млн пар обуви; около 69 млн кв. м шерстяных тканей; 1860 паровозов; 4,3 млн т продовольствия (в пересчете на калории его хватило бы для полного содержания нашей армии в течение всей войны)... Доля поставок по ленд-лизу в общем объеме производства соответствующей продукции в СССР составляла: по бронетанковой технике — 16%; самолетам — 15,3; боевым кораблям — 32,4; зенитной артиллерии — 18,4; радиолокационной аппаратуре — свыше 80; тракторам — 20; металлорежущим станкам — 23,1; продовольствия — 25% общего тоннажа поставок и т. д.

Таким образом, неправомерно, как это делалось до недавнего времени, преуменьшать значимость ленд-лизских поставок. Необходимость в них определялась как нехваткой определенных материалов, техники и вооружения, так и возможностью получения новейших образцов вооружения для быстрого переустройства собственных военных заводов на выпуск гораздо более совершенной военной техники отечественного производства.

Не выдерживают критики и обвинения в низком качестве поставляемой техники. То, что ввозилось в СССР, обычно выбиралось из зарубежного арсенала советскими военными специалистами, от которых во многом и зависели своевременность и качество поставок по ленд-лизу. А здесь подчас не все было в порядке: многие не знали английского языка; не всегда имелись специалисты по конкретным технике и вооружению; случалось, что иногда отбиралась техника, которая уже списывалась с вооружения (например, английский танк «Валентайн» Советский Союз заказывал вплоть до 1944 г., хотя уже в начале войны он был снят с вооружения).

В то же время нельзя согласиться с утверждением ряда историков о том, что победа над Германией была определена именно западным оружием и без поставок по ленд-лизу Советский Союз якобы не устоял бы.

Следует подчеркнуть, что в стоимостном выражении поставки СССР, транспортные издержки и услуги по ленд-лизу составили около 11 млрд долларов (это менее 24 % общих расходов США на помощь всем странам антигитлеровской коалиции по ленд-лизу и примерно равно 3,3 % всех военных затрат США).

В зарубежной, в первую очередь американской и британской, исторической науке тема ленд-лиза занимает значительное место. Эта тема включается в официальные военно-исторические издания, монографические труды. Это дало возможность составить представление о реальном содержании помощи Советскому Союзу. В то же время в период холодной войны значительно преувеличивалась роль американских поставок, утверждалось даже, что СССР получил от США основную часть вооружения.

Но уже в 70–90-е гг. американский историк Д. Херринг в своих трудах оспорил известное заявление У. Черчилля 24 августа 1945 г. в палате общин о ленд-лизе как «наиболее бескорыстном» в истории человечества акте. «Это был акт, — утверждает Д. Херринг, — рассчитанного своекорыстия и американцы всегда знали о преимуществах, которые могут быть получены». В вопросах помощи СССР, полагает он, приоритет всегда отдавался стратегическим соображениям: поддержке сопротивления в Европе, удержанию Советского Союза от заключения сепаратного мира с Германией, компенсации (вплоть до июня 1944 г.) отсутствия второго фронта. Д. Херринг отмечал, что в конце войны «ленд-лиз работал беспорядочно и не отвечал насущным требованиям СССР и других союзников». Заслугой этого автора является освещение ленд-лиза в тесной связи с развитием политики, военной стратегии и внутривнутриполитической борьбы в США.

Характерная черта западных исследований — комплексный анализ программы ленд-лиза, при этом всяческое подчеркивание заинтересованности правительств США и Великобритании в продлении сопротивления СССР

гитлеровской Германии. Неоценимыми в этой связи являются опубликованные под редакцией и с комментариями профессора Ратчерского университета У. Ф. Кимболла три тома переписки Ф. Рузвельта и У. Черчилля.

Многообразие целей ленд-лиза для СССР отмечает Вэн Тулл. Он пишет, что ленд-лиз рассматривался американскими чиновниками как политическая мера, направленная на удержание Советского Союза в войне, и одновременно как военная и экономическая мера. Он утверждает, что США и Великобритания помогали СССР, исходя из собственных интересов, в частности военные заказы, на его взгляд, подняли США из «пепла» Великой депрессии.

Английский историк Ж. Бомонт, как и другие авторы, подчеркивает чрезвычайную заинтересованность британского руководства в удержании СССР в состоянии войны с Германией. В то же время он отмечает в своей книге, что с конца 1943 г. советское правительство стало выступать с публичным признанием большой значимости американских и британских военных усилий и экономической помощи.

Отличительной чертой современной западной историографии в отличие от прошлых лет является подтверждение относительно скромного места ленд-лизских поставок в общих экономических усилиях СССР в войне. Сообщая цифры военного производства СССР и союзнических поставок, многие авторы отмечают высокие качества и эффективность советского вооружения. А. Ноув, например, считал бесспорным тот факт, что основная масса лучших самолетов, танков и пушек — советского производства. Огромное большинство русских тяжелых танков, пишет Б. Смит, имело такое высокое качество, что западные поставки бронесилы всегда представлялись несущественным дополнением.

Таким образом, исследования американских и британских ученых по поводу ленд-лиза сводятся к следующему: экономические цели ленд-лизских поставок — содействие созданию материальных основ победы объединенных наций, обеспечение предпосылок к усилению влияния и позиции США в послевоенном мире; политические цели ленд-лиза — в отработке механизма связей капиталистических стран с СССР, не имевшего до того аналогов в мировой практике, утверждении форм международного сотрудничества. Сегодня признается, что ленд-лиз не был филантропией. «Поставками из СССР, — отмечал бывший министр торговли США Дж. Джонс, — мы не только возвращали свои долги, но и извлекали прибыль, что было далеко не частым случаем в торговых отношениях, регулируемых нашими государственными органами».

В то же время особо следует подчеркнуть, что был еще один немаловажный фактор взаимодействия по ленд-лизу — сближение народов, воевавших

против фашистского блока. Н.Г. Кузнецов, нарком ВМФ СССР в годы Великой Отечественной войны, писал после войны: «Команды английских или американских транспортов... являлись нашими искренними союзниками в борьбе с фашизмом...»

Одним из основных в организации взаимопомощи был вопрос о расчетах за поставки по ленд-лизу. После окончания войны Соединенные Штаты направили всем странам-лизингополучателям предложение погасить задолженность. При этом правительство США не требовало оплаты военного оборудования и материалов, утраченных или уничтоженных в ходе войны, как и предусматривалось законом о ленд-лизе. Оставшаяся же техника и вооружение должны были быть возвращены в США (и тут же отправлялись под пресс, в утиль). За гражданские же поставки (пароходы, паровозы, железнодорожные вагоны, тракторы, электростанции и пр.), находившиеся у СССР по состоянию на 2 сентября 1945 г., необходимо было заплатить.

Кое-что мы оплатили сразу же поставками руды, нефти и т. д.

В 1947 г. начались переговоры между СССР и США об урегулировании расчетов по ленд-лизу. При этом американское правительство стремилось к получению максимальной выгоды. В своих претензиях США прибегли к дискриминационным мерам по отношению к СССР. Если Великобритания, например, получившая от США помощь в два раза большую, чем СССР, должна была выплатить лишь около 472 млн долларов (т. е. около 2 % стоимости военных поставок), то от Советского Союза требовали первоначально 2,6 млрд долларов, в 1949 — 1,3 млрд, а в 1951 г. — 800 млн долларов. Советская же сторона соглашалась уплатить только 300 млн долларов, ибо, по нашему мнению, расчеты должны были вестись не в соответствии с реальной задолженностью, а на основе пропорций прецедента при определении долга между США и Великобританией, которые были закреплены еще в марте 1946 г.

Только 1972 г. состоялось подписание соглашения об урегулировании расчетов по ленд-лизу, по которому СССР обязался до 2001 г. заплатить 722 млн долларов, включая проценты. К июлю 1973 г. СССР выплатил 48 млн долларов, после чего дальнейшие выплаты прекратились. В июне 1990 г. в ходе переговоров президентов США и СССР стороны вернулись к обсуждению долга. Был установлен новый срок окончательного погашения задолженности — 2003 г., и сумма — 674 млн долларов. Однако опыт прошедших десятилетий показывает, что причины нашего долга по ленд-лизу носят больше не экономический, а идеологический характер, ибо все другие ленд-лизовские долги США аннулировали... И только в настоящее время, уже в начале XXI в., В.В. Путин, будучи Президентом РФ, официально заявил, что все долги оплачены!

Такова история ленд-лиза... Но как в год 70-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне соразмерить жертвы наши и союзников?

Фальсификация Великой Отечественной войны и современность

На протяжении всего послевоенного периода события Великой Отечественной войны, отметим, третьей отечественной в истории России, являлись предметом острого идеологического противостояния в историографии, ухищренных фальсификаций, тенденциозности и открытой лжи, особенно усилившейся в последнее время. На Западе по этому поводу идет настоящая истерия.

Фальсифицированные концепции, черные мифы о войне тиражируются в тысячах книг, статей, публикациях, отражаются в телепередачах и кинопроизведениях. Мировому сообществу пытаются навязать мнения о «превентивном характере» войны фашистской Германии против СССР, о решающей роли союзников по антигитлеровской коалиции (ленд-лиз и др.) в разгроме фашистского агрессора, о чрезмерной цене победы и многое другое. Цель подобных инсинуаций очевидна — скрыть подлинные причины того, что Вторая мировая война была порождением самой капиталистической системы; представить Советский Союз наряду с Германией ответственным за развязывание войны; принизить вклад СССР и его Вооруженных сил в разгром фашистского блока и одновременно возвеличить роль западных союзников по антигитлеровской коалиции в достижении победы и т. д.

Таким образом, фальсификация исторических событий в период Великой Отечественной войны идет по различным направлениям. Я затрону только часть из них, которые наиболее часто используются клеветниками в своем «творчестве».

На протяжении многих, особенно последних, лет некоторые западные и российские историки распространяют версии о том, что СССР в 1941 г. хотел первым начать войну против Германии. Так, немецкий историк Ф. Фабри, английский историк Д. Ирвинг и другие утверждают, что в Москве после заключения в 1939 г. Пакта о ненападении с Германией якобы «пробудились стремления к экспансии»... Миф о готовности Москвы развязать превентивную войну против Германии кочует и по книгам некоторых русскоязычных историков: В. Суворова (Резуна), Б. Соколова и др. Сколько-нибудь убедительных документов и фактов о подготовке Советским Союзом нападения на Германию так и не обнаружено, ибо их нет в природе. В результате сочиняются умозрительные схемы и ведутся разговоры о готовности СССР нанести превентивный (упреждающий) удар и т. п.

Другой фальсификацией, также якобы обосновывающей подготовку СССР к «наступательной превентивной войне» против Германии, служит произвольная интерпретация речи Сталина 5 мая 1941 г. перед выпускниками военных академий РККА как «агрессивной», «призывающей к войне с Германией». Эта версия активно пропагандируется западными исследователями И. Хоффманом, Э. Топичем, В. Мозером, В. Постом, а также В. Суворовым (Резуном) и рядом российских историков.

Не вступая в полемику с фальсификаторами, безапелляционность и надуманность доводов которых очевидна, напомним факты, которые ревизионисты обходят молчанием.

Версию о превентивном нападении — самую удобную для оправдания агрессии — отверг по существу не кто иной, как Гитлер. На совещании 21 июля 1940 г. фюрер заявил: «Сталин заигрывает с Англией с целью заставить ее продолжать войну и тем самым сковать нас. Чтобы иметь время захватить то, что он может захватить, но не сможет, если наступит мир. Он стремится к тому, чтобы Германия не стала слишком сильной. Однако никаких признаков активного выступления России против нас нет».

9 января 1941 г., спустя три недели после утверждения плана «Барбаросса», министр иностранных дел Германии Риббентроп заявил: «Сталин, хозяин России, — умный парень. Он не станет открыто выступать против Германии... Сейчас русские вооруженные силы — это обезглавленный колосс на глиняных ногах, но невозможно предсказать его будущее развитие. Коль скоро Россия будет разбита, лучше сделать это сейчас, когда русские войска не имеют хорошего руководства, плохо оснащены и когда русские испытывают большие трудности в военной промышленности».

20 января 1941 г. Гитлер еще раз подчеркнул, что «пока жив Сталин, никакой опасности нет: он достаточно умен и осторожен...» А 15 июня 1941 г. в разговоре с Геббельсом Гитлер откровенно сказал: «Мы должны действовать. Москва хочет остаться вне войны, пока Европа не ослабеет и не будет обескровлена».

Отсюда следует, что утверждение о «превентивной войне» — это попытка снять с фашизма ответственность за развязывание войны, утверждение виновности СССР за начало Великой Отечественной войны, в более широком плане — это попытка снять ответственность с нацистской Германии за Вторую мировую войну в целом.

Но факты, как мы видим, свидетельствуют об обратном. «22 июня 1941 г., — отмечается в приговоре Нюрнбергского трибунала, — без объявления войны Германия вторглась на советскую территорию в соответствии с заранее подготовленными планами. Доказательства, предъявленные

Трибуналу, подтверждают, что Германия имела тщательно разработанные планы сокрушить СССР как политическую и военную силу для того, чтобы расчистить путь для экспансии на Восток в соответствии с ее стремлениями... планы экономической эксплуатации СССР, массового угона населения, убийство комиссаров и политических руководителей являются частью тщательно разработанного плана, выполнение которого началось 22 июня 1941 г. без какого-либо предупреждения и без законного оправдания. Это была явная агрессия».

История, как мы знаем, имеет одну коренную особенность: необратимость событий. 1 сентября 1939 и 22 июня 1941 г. давно и, как представляется, окончательно ответили на вопрос, кто планировал нападение: Гитлер или Сталин. Кто начал Вторую мировую войну и войну против СССР? Однозначно Гитлер.

И еще. Советский Союз сегодня, особенно в Прибалтике, пытаются обвинить в агрессии против прибалтийских стран в канун Великой Отечественной войны. Так ли это? Попробуем окунуться в то время. 1939 г., начинается война, большая, страшная. Великие державы опять принялись делить мир — Чехословакию уже разделили. У нацистов в Прибалтике уже есть свой плацдарм, и они оттуда позвякивают оружием. В этой связи политика СССР 1939 г. — это не логика выдуманной сатанинской «империи зла». Это просто была логика воюющего государства. Даже У. Черчилль, заклятый «друг» СССР, в 1918 г. — главный организатор британской интервенции против Советской России, писал по поводу Пакта Молотова — Риббентропа: «В пользу Советов нужно сказать, что Советскому Союзу жизненно необходимо отодвинуть как можно дальше на запад исходные позиции германских армий, с тем чтобы русские получили время и могли собрать силы со всех концов своей колоссальной империи. В умах русских каленым железом запечатлелись катастрофы, которые потерпели их армии в 1914 г., когда они бросились в наступление на немцев, еще не закончив мобилизацию. Теперь их границы были значительно восточнее, чем во время Первой мировой. Им нужно оккупировать прибалтийские государства и большую часть Польши прежде чем на них нападут».

Представим себе: Прибалтику заняли не мы, а нацисты. От Восточной Пруссии до Ленинграда — около 1000 км. Нацисты появились под Ленинградом 6 сентября 1941 г.: через 77 дней после начала наступления. Но от границ Эстонии до Ленинграда — лишь 120 км. За первые 18 дней наступления 4-я танковая группа вермахта с боями прошла более 600 км (с темпом 30–35 км в сутки). Если бы враг ударил с этой позиции, тогда он мог оказаться под Ленинградом уже в конце июня, причем враг свежий, с танками с пол-

ными бензобаками и еще не расстрелянным боезапасом! Конечно, мы бы все равно победили, потому что очень быстро война, навязанная нам фашистской Германией, превратилась в Великую Отечественную. Только цена той победы была бы еще страшнее...

Особое место в истории Второй мировой войны занимает проблема коренного перелома. Правильное ее решение имеет не только историческое, но и социально-политическое значение... Неопровержимые исторические факты свидетельствуют, что советский народ и его армия сумели собственными силами добиться коренного перелома в противоборстве с фашистской Германией и что он в тоже время явился коренным переломом в ходе всей войны. Вместе с тем он представлял собой не одномоментный акт, достигнутый в одном, хотя бы и генеральном сражении, а представлял довольно длительный процесс, начало которому положила *битва под Москвой*.

Г.К. Жуков писал по этому поводу: «В битве под Москвой было положено начало крутому повороту в войне». Победа под Москвой навсегда похоронила фашистский план «молниеносной» войны. Это было первое крупное поражение вермахта во Второй мировой войне (только потери личного состава группы армий «Центр», действовавших и на московском направлении, составили, по немецким данным, 772 тыс. чел.). Оно привело к изменению характера вооруженной борьбы. Началась длительная, изнурительная война, бесперспективная в итоге для Германии. Именно в период битвы под Москвой в значительной степени сформировалась антигитлеровская коалиция. Был развенчан миф о «непобедимости» вермахта, подорван моральный дух фашистской армии, поколеблена ее вера в победу в войне и, наоборот, победа Красной армии под Москвой вдохновила всех борцов против фашизма, активизировала национально-освободительную борьбу в оккупированных странах. Тем не менее ряд зарубежных и отечественных историков считают, что под Москвой все же был достигнут временный перелом, ибо летом 1942 г. наши войска отступили на восток к Волге и Кавказу. К тому же в течение 14 месяцев немецкая армия находилась не далее 150 км от Москвы, хотя затем не сделала ни единой попытки двинуться еще раз по направлению к ней...

Решающий вклад в коренной перелом в войне внесла *Сталинградская битва*. Однако и сегодня часть западных историков пытаются преуменьшить значение сражения на Волге, отрицать его решающее влияние на ход и исход войны, ставит его в один ряд со значительно меньшими по масштабам операциями, проводимыми англичанами и американцами в 1942—1943 гг. на других театрах военных действий: в районе Эль-Аламейна в Северной Африке (там потери итало-немецких войск составили 55 тыс. чел.); на о. Гуадалканал

американское командование высадило 7 августа 1942 г. всего одну дивизию морской пехоты; решающие же сражения, а с ними и поворот событий на Тихом океане начались значительно позднее, так же как и высадка войск союзников на севере Франции в июне 1944 г. Конечно, боевые действия на Североафриканском и Средиземноморском театрах военных действий, сражения на Тихом океане оказали немаловажное влияние на ход войны. Однако сражения на Североафриканском театре военных действий из-за удаленности от основных жизненных центров Германии, с участием ограниченного количества войск не повлияли решительно на военно-экономическую мощь Третьего рейха. Несколько большим был размах операций на Итальянском фронте по сравнению с Североафриканским. Но, как признавали бывшие генералы вермахта, этот фронт для Германии, слишком занятой на Восточном фронте, всегда оставался второстепенным районом военных действий.

Сталинградская же битва по размаху, длительности, напряженности и количеству участвовавших в ней сил не имела себе равных в мировой истории. Она развернулась на площади 100 тыс. кв. км при протяженности фронта от 400 до 850 км и продолжалась 200 дней и ночей (только Ленинградская битва длилась дольше — 1125 дней). На отдельных ее этапах с обеих сторон одно-временно участвовало свыше 2 млн человек, до 26 тыс. орудий и минометов, примерно 2,6 тыс. боевых самолетов, около 2,1 тыс. танков и штурмовых орудий. Под Сталинградом была окружена 330-тысячная группировка противника.

Потери фашистских войск под Сталинградом с 19 ноября 1942 по 2 февраля 1943 г. составили свыше 800 тыс. чел. Всего же в ходе Сталинградской битвы враг потерял около 1,5 млн солдат и офицеров, т. е. более четверти всех сил, которыми располагал тогда фашистский блок на советско-германском фронте. Это был такой сокрушительный удар, который до основания потряс всю немецкую военную машину, стратегическая инициатива перешла к советским войскам. В битве на Волге не только были разгромлены отборные вражеские армии, но и был сломлен моральный дух солдат и офицеров вермахта. Значительно ухудшилось военно-политическое положение Германии, она была поставлена перед глубочайшим кризисом. Победа Красной армии под Сталинградом воспрепятствовала выступлению против СССР Турции и Японии, оказала большое влияние на общее изменение военно-политического положения в мире в пользу антигитлеровской коалиции. На грани военно-политической катастрофы оказалась Италия. Обострилось внутривосточное положение в Венгрии и Румынии. Поднялся международный авторитет Советского Союза...

И наконец, *Курская битва*. Как бы ни пытались замалчивать, либо упоминать вскользь, либо стремиться приуменьшить ее размах и значение на Западе, но факты говорят об ином. Так, в оперативном приказе верховного командования вермахта № 6 от 15 апреля 1943 г. указывалось: «Я (Гитлер. — *И. К.*) решил... осуществить первое в этом году наступление “Цитадель”. Это наступление имеет решающее значение...» Убедительным свидетельством того, что фашисты преследовали в данной операции далеко идущие цели, являются огромные силы, выделенные немецким командованием для ее проведения: около 70 % танковых, до 30 % моторизованных и более 20 % пехотных дивизий, находившихся на советско-германском фронте. Под Курск были направлены почти все произведенные в Германии к июлю 1943 г. новые танки «Пантера» и «Тигр» и самоходные орудия «Фердинанд», имеющие мощную броню. Все это подтверждает, что главными целями операции «Цитадель» являлись захват стратегической инициативы и решительное изменение хода войны в пользу Германии. И только возросшее к тому времени советское военное искусство, героизм и мужество, умения советских воинов, решительные действия Красной армии опрокинули все расчеты немецкого командования. В ходе боев состоялась величайшая танковая битва в ходе Второй мировой войны. С обеих сторон в Курской битве участвовали громадные силы — до 300 дивизий, более 4 млн чел., свыше 13 тыс. танков и самоходных орудий, до 12 тыс. самолетов, более 69 тыс. орудий и минометов развернулось на фронте от 400 до 550 км.

В ходе ожесточенных боев немецкие танковые войска понесли особенно тяжелые потери. Даже главный инспектор бронетанковых войск Германии генерал Гудериан вынужден был признать: «В результате провала наступления “Цитадель” мы потерпели решительное поражение. Бронетанковые войска, пополненные с таким большим трудом, из-за больших потерь в людях и технике на долгое время были выведены из строя... Инициатива окончательно перешла к русским».

В западной историографии, прежде всего в американской и английской, имеет широкое распространение тезис о том, что после высадки союзных войск во Франции летом 1944 г. западноевропейский фронт якобы стал играть такую же роль, как советско-германский. Более того, усиливается тенденция умаления значения боевых действий на востоке, принижения роли Красной армии в разгроме врага. Будто бы главную тяжесть борьбы с Германией взяли на себя США и Англия, а второй фронт стал решающим в войне, что, высадившись в Нормандии, американцы и англичане изменили ход Второй мировой войны, одним решительным ударом повернули ее к победоносному завершению, спасли европейскую цивилизацию.

Усилению тенденции умаления вклада СССР в разгром фашистской Германии и обоснования роли Англии и США (в особой степени) в качестве спасителей народов Европы способствовали проведенные с огромным размахом мероприятия, посвященные 50-летию высадки союзников в Нормандии, от участия в которых была устранена Россия. Но приведенные выше утверждения противоречат истине, реальным фактам. Еще в ходе Второй мировой войны руководители западных государств, в том числе США и Великобритании, не отрицали решающего вклада СССР в победу над фашистской коалицией.

Работы отечественных исследователей, отдавая дань значению высадки союзников в Нормандии в 1944 г., подчеркивают, что хотя это был и очень важный, но все же второй фронт и открыт он был лишь через 3 года после нападения Германии на Советский Союз, когда советские войска не только остановили агрессора, но и нанесли Германии такие тяжелые поражения, что в Великой Отечественной войне, да и в целом во Второй мировой войне был осуществлен коренной перелом, фашистский блок в Европе начал разваливаться. Более того, историческая правда состоит в том, что успех высадки союзных войск в Северной Франции в решающей степени был обеспечен всеми предыдущими действиями Красной армии (следует вспомнить, что до открытия второго фронта против советских войск действовало в среднем около 3/4 сухопутных сил Германии, а против западных союзников — менее 10 %).

Летом 1944 г. немецкие войска на западе, по словам командующего западным фронтом генерал-фельдмаршала Г. Клюге, не имели никаких предпосылок для успеха, так как их силы иссякли в боях на советско-германском фронте. Более того, и после высадки союзников во Франции на советско-германском фронте было в 1,8—2,8 раза больше соединений фашистской армии, чем на европейском театре военных действий против англо-американских войск...

В целом, отдавая должное народам и армиям стран-союзниц (к концу войны к антигитлеровской коалиции государств присоединилось более 50 государств), по достоинству оценивая их вклад в достижение победы над врагом, отечественные историки по праву подчеркивают, что советско-германский фронт был главным во Второй мировой войне и советский народ, его Вооруженные силы вынесли на своих плечах основную тяжесть борьбы с фашизмом, внесли решающий вклад в разгром Германии и ее союзников. Это определяется и тем, что Красная армия уничтожила основную часть сил фашистской коалиции — 607 дивизий, тогда как американско-английские войска в Северной Африке, Италии и Западной Европе разгромили и пленили 176 дивизий. В боях и сражениях с Красной армией вермахт

понес 73 % общих потерь Германии во Второй мировой войне, свыше 72 % потерь авиации, до 75 % общих потерь танков и штурмовых орудий, 74 % потерь артиллерийских орудий. Выходит, именно Красная армия разгромила основные силы Германии и ее союзников.

В настоящее время все явственнее и еще одно направление фальсификации истории Второй мировой войны и Великой Отечественной войны как ее важнейшей составной части — это пересмотр ее итогов, как часть большого плана по изъятию у России ресурсов и территорий.

Первый шаг уже сделан. О нем говорилось выше. Это попытка признать виновниками войны не только Гитлера и Третий рейх, но и Сталина с СССР и подписание секретных протоколов к Пакту Молотова — Риббентропа...

Шаг второй. Раз войну начали силы Зла, то победили в ней силы Добра. Правда, хитрец Сталин затесался в ряды победителей, но все равно в итоге сталинизм (= нацизм) потерпел крах. Частично в 1956, а окончательно — в 1991-х гг.

Шаг третий. Определяется, какое наказание должны понести виновные в развязывании войны, они же проигравшие. Германия уже за все якобы заплатила еще в 1945 г., а вот Россия как преемница СССР еще нет. А ведь должна. Должна вернуть незаконно «оккупированные» Калининградскую область, Курильские острова, Сахалин, Карелию, Выборг, а заодно — Приморье, Кавказ, не рыпаться с Осетиями и Абхазией, уйти из СНГ и Восточной Европы, убрать свой бизнес из Западной Европы. Вот так... При этом воевать с Россией никто не будет. Дорого, рискованно, хлопотно. Зачем принуждать, если сами отдадим. Как в проклятом 1991 г., когда страна совершенно без всякой войны понесла огромные территориальные потери, невиданные в ее истории... И многие еще радовались...

Что же нужно нам, чтобы существенно улучшить работу по преодолению фальсификаций военной истории?

- борьбу с фальсификациями истории считать одним из важнейших направлений постоянной деятельности военно-исторических структур при конкретной и реальной поддержке со стороны органов государственной власти.

- укрепить взаимодействие и координацию усилий научных и общественных институтов, ветеранских организаций в проведении пропаганды военно-исторических знаний среди широкой общественности.

- принять эффективные меры по повышению качества военно-исторических изданий.

Российскому обществу нужна достоверная научная история Великой Отечественной войны, которая помогла бы сделать обоснованные выводы из прошлого и помочь без трагических ошибок решать сложнейшие проблемы сегодняшнего дня.

Подлинная научная история Великой Отечественной войны (и это важнейшая задача в том числе и ветеранских организаций) призвана содействовать воспитанию подрастающего поколения в духе патриотизма, расширению сотрудничества и взаимопонимания между странами и народами.

Без знания полной исторической правды, какой бы горькой она подчас ни была, без осмысления и усвоения уроков минувшего невозможен успех преобразований в нашей стране.

История Великой Отечественной войны — важнейший фактор патриотического воспитания

Безусловно, в основе победы в Великой Отечественной войне — этого поистине всенародного подвига, лежит патриотизм, т. е. любовь к Родине, готовность отдать самое дорогое — жизнь во имя защиты Отчизны. Однако сегодня даже Правительство РФ вынуждено признать, что «стала все более заметной постепенная утрата нашим обществом традиционного российского патриотического сознания... Патриотизм кое-где стал перерождаться в национализм, во многом утрачено истинное значение и понимание интернационализма».

Тревожный симптом. Почему? Что произошло? Почему в это святое для большинства россиян понятие вкладывается иной смысл, почти ругательные слова? Характерно, что до 1994 г. (тогда в День Победы, 9 мая, впервые за 1990-е гг. была дана позитивная оценка «патриотизма» как основы воспитания народа в России) в устах «новых демократов» и в СМИ звучало следующее: патриотизм, «национал-патриотизм», «красно-коричневый» национал-патриотизм. Какой же, особенно молодой, человек, да и не только молодой, согласится, чтобы его обзывали «красно-коричневым национал-патриотом»?

Более того, перемены, произошедшие в последние десятилетия в нашем обществе, характер и форма их освещения СМИ, привели к духовной опустошенности и низкой культуре среди значительной части молодежи. Социологические исследования последних лет среди учащихся Москвы, Санкт-Петербурга и Ярославля, пишет Ю. И. Колосов, показали, что любить и уважать свою Родину, ее историю и культуру считают необходимым от 55 до 62 % опрошенных, но быть преданным Родине — только от 9 до 11 %; делать все для Родины, отстаивать ее интересы, помогать ей, пытаться улучшить ее положение — от 9 до 15 %. Защищать Родину согласны от 7 до 12 %, быть готовыми на самопожертвование во имя Родины — всего 5–6 %. Размыто само понятие «Родина». Только от 24 до 44 % опрошенных отмечают, что страна, Россия (которую любишь, которая близка), является Отчизной. Лишь 2–3 % считают Родину «матерью», «второй матерью». Всего от 1 до 4 % характеризуют ее как «все самое дорогое и родное, за что можно отдать

жизнь». В результате опроса было получено 3 % ответов отрицательного плана на вопросы о понятиях «патриотизм» и «быть патриотом». Их авторы считают, что патриотизм — это «демонстрация показной любви к Родине», «отрицательное качество», «сильное заблуждение», «синоним идиотизма, разновидность благородного сумашествия», «ничего не значит, это пустой лозунг». Авторы этих ответов считают необходимым «быть безразличным к горю», быть «националистом» и даже «бить все другие нации». От 4 до 20 % респондентов вообще не смогли или не захотели ответить на заданный вопрос.

В то же время вся история нашего Отечества показывает, что даже в самые трудные и тяжелые ее периоды его спасали духовные силы. В тяжелые военные годы (а русскому народу веками приходилось вести борьбу с чужеземными захватчиками за свое национальное государственное существование) именно патриотическое сознание населения являлось важнейшим источником победы.

В условиях кризисных явлений с особой остротой проявился вопрос о смысле и целях преобразований в России и их последствиях, о судьбах народа, его национального самосознания. Поэтому современная обстановка в стране в решающей степени вызывает повышенный интерес к проблеме патриотизма в сознании общества. Это объясняется прежде всего той ролью, которую способно сыграть возрождающееся патриотическое сознание в деле национального единения, сплочения всех общественных и политических сил народа, в оздоровлении и гармонизации социального микроклимата.

Ярчайшей страницей патриотического подъема в современной истории нашей Родины стала несомненно Великая Отечественная война 1941—1945 гг. То была война не на жизнь, а на смерть. Устоять перед врагом, покоровшим почти всю Европу, мог только народ, обладающий патриотизмом и стойкостью.

Высшим проявлением патриотического сознания были великие подвиги самопожертвования, когда во имя победы над ненавистным врагом миллионы советских людей, часть из которых даже не носили погон, добровольно отдавали самое дорогое — жизнь во имя общей победы.

Да, был и антипатриотизм в годы Великой Отечественной войны. И он был связан не только со старыми обидами, например на Кавказе, но и очень глубокими ранами, нанесенными сталинским руководством как в 30-е гг., так и в годы войны (здесь и лагеря ГУЛАГа, и пресловутые «шарашки», и однозный приказ за подписью И. В. Сталина № 270, прямо объявлявший, что семьи пленных командиров и политработников подлежат репрессиям, а родные пленных солдат лишаются льгот, предоставляемых семьям

участников войны, ибо все советские военнопленные «чохом» объявлялись этим приказом предателями (а ведь такое отношение к пленным далеко не является традиционным в русской армии. Прежде за муки и унижения плена полагалась компенсация, а время пребывания в плену засчитывалось год за год службы)).

Подобное негативное влияние сыграл и приказ № 227 «Ни шагу назад», вводящий заградительные отряды и штрафные части в наших вооруженных силах.

Но несмотря на множество кровотокающих ран, тысячи и миллионы россиян разных сословий и национальностей шли в бой и ковали оружие победы во имя свободы и независимости Родины.

В то же время, как уже отмечалось выше, сегодня, к сожалению, молодые люди зачастую не могут назвать имена советских полководцев Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

В этой связи чрезвычайно ответственная, действенная роль в формировании патриотического сознания людей принадлежит исторической науке. В истории, как известно, заключена неразрывная связь прошлого, настоящего и будущего. Прежде всего через призму исторического опыта приобретает научный подход к явлениям современности. Историческая наука, показывая незыблемую преемственность поколений, дает надежный инструментарий в нравственном воспитании народа, в том числе и для формирования патриотического сознания.

Мы часто сетуем, что воспитание теперь никуда не годится. Приведем лишь один пример. На заседании организационного комитета «Победа» в Константиновском дворце в 2011 г. (Стрельна, Санкт-Петербург) Д. А. Медведев назвал чудовищными вопросы единого государственного экзамена по истории (ЕГЭ), особенно по теме Великой Отечественной войны. Он зачитал два вопроса, один из которых об изменениях, которые произошли в ходе войны. В качестве ответа там приводили такие варианты, как «погоны» и «введение полковых священников». Второй вопрос касался средств переломов в ходе войны. Один из вариантов ответа: «расстрел всех немецких солдат, которые были в плену». Д. А. Медведев подчеркнул тогда, что если по таким вопросам сдается ЕГЭ, то это очень печально и свидетельствует о неуважении к своей истории и даже провокации. Он подчеркнул, что над этой темой должны поработать квалифицированные эксперты. Об этом же неоднократно говорил Президент РФ В. В. Путин.

В людях, особенно молодых, важно воспитывать чувство собственного исторического достоинства. Это чувство делает возможным принятие всех, даже отрицательных моментов отечественной истории.

«Полуправда всегда коварна, — сказал в интервью польской газете “Газета Выборча” В. В. Путин. — Былые трагедии — недоосмысленные либо осмысленные фальшиво и лицемерно — неизбежно ведут к появлению новых историко-политических фобий, которые сталкивают между собой государства и народы, влияют на сознание общества, искажая его в угоду недобросовестным политикам...» Сегодня нам ничтоже сумняшеся предлагают признать, что единственным «спусковым крючком» Второй мировой войны стал советско-германский Пакт о ненападении от 23 августа 1939 г. Правда, поборники такой позиции не задаются элементарными вопросами — разве Версальский договор, который подвел черту под Первой мировой войной, не оставил после себя множество «мин замедленного действия»? И не было аншлюса Австрии, не было растерзанной Чехословакии, когда не только Германия, но и Венгрия, и Польша по сути приняли участие в территориальном переделе Европы. День в день с заключением мюнхенского сговора Польша направила Чехословакии свой ультиматум и одновременно с немецкими войсками ввела свою армию в Тешинскую и Фриштадскую области.

И можно ли закрыть глаза на закулисные попытки западных демократий откупиться от Гитлера и перенаправить его агрессию на восток? Наконец, каким было военно-политическое эхо сговора, произошедшего в Мюнхене 29 сентября 1938 г.? Не тогда ли Гитлер уже окончательно решил, что все дозволено, что Франция и Англия палец о палец не ударят, чтобы защитить своих союзников?

«Без всяких сомнений, можно с полным основанием осудить пакт Молотова — Риббентропа, заключенный в августе 1939 г. Но ведь годом раньше Франция и Англия подписали в Мюнхене известный договор с Гитлером, разрушив все надежды на создание единого фронта борьбы с фашизмом». Не следует забывать, что Польша в то время отказалась пропустить войска Советского Союза через свою территорию для оказания помощи Чехословакии. Тогда многие поступали плохо, но в результате договора Молотова — Риббентропа некоторые нынешние страны получили свои территории, в том числе Белоруссия и Литва...

История учит нас, что даже если когда-то мы поступили плохо, это не значит, что надо рвать рубаху и бить себя в грудь. Сегодня мы понимаем, что любая форма сговора с нацистским режимом была неприемлема с моральной точки зрения и не имела никаких перспектив с точки зрения практической реализации. Однако в контексте исторических событий того времени СССР не только остался один на один с Германией, поскольку западные государства отказались от предлагавшейся системы коллективной безопасности, но и стоял перед угрозой войны на два фронта — ведь

именно в августе 1939 г. до максимальной силы разгорелся огонь конфликта с японцами на реке Халхин-Гол.

Отвергнуть предложение Германии подписать Пакт о ненападении в условиях, когда возможные союзники СССР на Западе уже пошли на аналогичные договоренности с немецким рейхом и не хотели сотрудничать с Советским Союзом, в одиночку столкнуться с мощнейшей военной машиной нацизма советская дипломатия того времени вполне обоснованно считала как минимум неразумным.

Чувство исторического достоинства не должно переходить в убежденность, что мы лучше всех. В разные периоды мы могли быть хорошими и плохими, но надо смело говорить о своей истории и оценивать ее объективно. Тогда не придется бесконечно каяться или уверять, что мы самые замечательные...

В своей статье «Россия вперед» Д. А. Медведев пишет: «Мы должны смотреть на свое прошлое трезво. Видеть в нем и грандиозные победы, и трагические ошибки, и примеры для подражания, и проявление лучших черт национального характера». Всегда следует помнить, что если народ лишается памяти, он лишается смысла существования. Еще Н. В. Гоголь говорил, что настоящее не имеет права судить прошлое, иначе оно останется без будущего.

Конечно, чувство патриотизма априори присуще людям разных поколений, национальных и социальных категорий. Но только наука позволяет стихийному формированию патриотического сознания придать характер регулируемого процесса, выявить его истоки и предпосылки, факторы стимулирования или сдерживания, формы проявления и последствия, его неоднозначность и противоречивость.

Именно поэтому преподавание истории и других дисциплин гуманитарного цикла составляет важную часть современного образования, в том числе вузовского и школьного, независимо от профиля специализации учебного заведения.

При этом одной из важнейших целей преподавания этой дисциплины можно считать формирование у обучающихся элементов исторического и патриотического сознания, складывание определенного мировоззрения, основанного на понимании себя как составной части исторического процесса.

Огромное значение в этой связи имеет изучение истории Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., которая по-прежнему интересует наших соотечественников. Память о ней, понимание ее истоков, сути и величия подвигов, совершенных соотечественниками на полях сражений и в тылу, — один из инструментов воздействия на сознание и поведение людей, формирование патриотического сознания молодежи. Любой односторонний подход

и предвзятое понимание произошедших событий неизбежно могут привести к ослаблению патриотического сознания граждан, что чревато ослаблением Отечества.

Как уже подчеркивалось выше, исторические знания особенно важны для молодого поколения российских граждан. Им жить в сложном, динамично развивающемся мире, полном противоречий. На примерах событий Великой Отечественной войны можно лучше узнать, что нужно сделать для предотвращения агрессии, экстремизма и терроризма.

Великая Отечественная война унесла жизни более 27 млн наших соотечественников, и в каждой российской семье живет своя боль потерь и утрат, из поколения в поколение передается гордость за Великую Победу, за подвиги дедов и отцов, прошедших фронтовыми дорогами.

Очень важно, на наш взгляд, проводить следующую работу:

- глубоко разъяснять всемирно-историческое значение победы советского народа над фашизмом, решающего вклада нашей страны в разгром фашистской Германии и милитаристской Японии, освободительной миссии вооруженных сил СССР;

- на конкретных, впечатляющих примерах раскрывать массовый героизм советских людей, воинов армии и флота, тружеников тыла. Давать отпор фальсификации, попыткам представить народ коллаборационистами, героизации предателей: Власова, Бандеры, литовских, латышских и эстонских солдат, воевавших в составе войск «СС» и т. д., попыткам представить их как борцов со сталинским режимом; попыткам поставить на одну доску политику фашистской Германии и Советского Союза как виновников Второй мировой войны;

- аргументированно разоблачать измышления фальсификаторов Второй мировой войны, роли Советского Союза в спасении человечества от фашистского ига;

- развивать у молодежи сознание ответственности за судьбы Родины, прививать стойкий иммунитет к чуждым взглядам и нравам, ибо, к сожалению, большинство современных учебников и учебных пособий, рекомендованных для преподавания в вузе (и особенно в школе) исторических дисциплин, извращенно освещают факты отечественной истории, Великой Отечественной войны и по своему содержанию зачастую являются антипатриотическими и требуют капитальной переработки.

Весьма актуальным в этой связи является то, что Министерство обороны РФ планирует к 2015 г. подготовить 12-томный сборник по истории Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Как видно из уже утвержденной концепции по созданию данного фундаментального труда и первых вышедших в свет томов, основной его задачей является донесение событий того време-

ни не только до научных сотрудников и специалистов, но и до любого жителя России.

В данном многогранном и многотомном издании будут затронуты «многие острые моменты, которые всплывают» сегодня, в том числе была ли советская оккупация стран Восточной Европы, готовил ли СССР упреждающий удар по Германии и т. д.

На занятиях, круглых столах, конференциях, посвященных факторам победы советского народа в Великой Отечественной войне, должен, как нам представляется, идти разговор о характере войны (о том, что со стороны СССР это была справедливая, освободительная, народная война); об интернациональном единстве народов СССР, в том числе в армии; о борьбе с оккупантами в тылу врага; о проявлении трудового героизма в тылу; о единстве фронта и тыла, в том числе развитии в годы войны военной экономики Советского Союза и культуры народов СССР.

Нельзя оставить без внимания анализ роли антигитлеровской коалиции в победе над общим врагом — фашизмом, включая поставки по ленд-лизу; движение Сопротивления в оккупированных фашистской Германией странах; открытие союзниками второго фронта.

Всячески следует подчеркивать особую роль в победе советского народа таких духовных факторов, как патриотизм, готовность к самопожертвованию, мужество и героизм, стойкость.

Очень важно, на наш взгляд, в целях повышения эффективности учебных занятий по истории Отечества и военной истории не умалчивать о трагической стороне того или иного события, а использовать трагизм рассматриваемой ситуации с тем, чтобы ярче, эмоциональнее, глубже показать величие подвига. При этом нужно выбирать правильный методический подход. Ни в коем случае нельзя разделять рассмотрение героических и трагических событий по времени... Рассмотрение героического и трагического в истории, в том числе в истории Великой Отечественной войны, в диалектическом единстве — важное условие эффективности формирования патриотического сознания у молодежи.

В то же время следует помнить, что широкие обобщения — дело, конечно, хорошее и нужное. Но именно детали придают обобщенным конструкциям жизненность. Скажи современному молодому человеку (девушке) слова «подвиг советского народа в Великой Отечественной войне», «героическая оборона Ленинграда» — и он (она) отвернется вполне равнодушно. Но расскажите молодежи о делах конкретных воинов, партизан, подпольщиков, тружеников тыла, ленинградцев (в том числе об их блокадной жизни, рационе, работе, защите города) в деталях — и он (она) вряд ли их забудет.

В этой связи помимо обязательных занятий, на наш взгляд, следует шире использовать тематические вечера, читательские и научно-практические конференции, юбилейные торжества, ритуалы, уроки мужества, конкурсы; военно-спортивные игры «Зарница» и др.; более широкое участие молодежи в поисковых экспедициях; творческие концерты; фестивали «Боевая слава», «Песни военной поры» и т. д.; памятные митинги «Мы помним...»; посещение музеев, мемориалов, комнат воинской славы и других памятных военно-исторических мест; активнее восстанавливать и оборудовать и создавать новые музеи, развивать краеведение, особенно историческое; шире использовать военно-мемуарную литературу, встречи с ветеранами, божественные литургии, оборонно-спортивные лагеря; активнее создавать и широко использовать видеоматериалы, посвященные героическим страницам Великой Отечественной войны; шире использовать возможности кино, радио, телевидения, театрального искусства, литературы, средств массовой информации, в том числе прессу, передвижные и стационарные выставки, посвященные истории Великой Отечественной войны, познавательный туризм по городам-героям и городам воинской славы.

Следует также шире использовать уникальные возможности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, других регионов страны, их славные традиции, ценности культуры, науки, экономики, устанавливать шефство предприятий, учреждений, общественных организаций над музеями, посвященными истории Великой Отечественной войны.

Наконец, для достижения конкретных результатов в работе по патриотическому воспитанию на опыте истории Великой Отечественной войны более активную, а пожалуй, и основную роль, видимо, должны играть координационные советы по патриотическому воспитанию, создаваемые при администрациях субъектов РФ.

Сама жизнь, сегодняшняя действительность подтверждают, что история Великой Отечественной войны — это важнейший фактор патриотического воспитания.

Послесловие

Со времени окончания Великой Отечественной войны прошло 70 лет. Она была самой тяжелой из всех войн, когда-либо пережитых нашей Родиной. По масштабам ведения боевых действий и участия народных масс, по использованию огромного количества техники, по ожесточенности и напряженности, людским и материальным потерям Великая Отечественная война превосходит все войны прошлого.

В то же время война показала всему миру величайшие патриотизм, стойкость, мужество и массовый героизм советского народа, поднявшего себя на священную борьбу против фашистских захватчиков, его нестигаемую волю к победе.

Вместе с Красной (Советской) армией в Великой Отечественной войне советского народа против фашистской Германии и ее союзников участвовал Военно-морской флот страны.

Боевая деятельность советских моряков отличалась беззаветной стойкостью и мужеством, высокой боевой активностью и воинским мастерством.

В приказе Верховного главнокомандующего И.В. Сталина № 371 от 22 июля 1945 г. в этой связи подчеркивалось: «Моряки... восприняли и развили все ценное из вековых традиций русского флота... вписали новые страницы в книгу русской морской славы. Флот до конца выполнил свой долг перед Советской Родиной».

Россияне свято чтят героизм воинов, участников Великой Отечественной войны. Эта благодарная память находит свое выражение в названиях городов и поселков, улиц и площадей, наименованиях кораблей.

Монументы и памятники, обелиски и мемориальные доски, крупные воинские захоронения и братские могилы, музеи и комнаты боевой славы, тысячи и тысячи книг и фотодокументов — все это хранит память о подвиге, совершенном во имя защиты Отечества.

Опыт Великой Отечественной войны подтвердил известную истину, гласящую, что высшей формой преступления является предательство прошлого. У народа, не знающего гордости за свое прошлое, не может быть великого будущего.

Молодое поколение нашей страны помнит и чтит подвиг героев, отстоявших честь, свободу и независимость Родины.

Полагаем, что содержание данной книги будет, как и другие произведения, посвященные исследованию истории Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., способствовать формированию у молодежи гражданской позиции и патриотизма как основы консолидации общества, укреплению государства и его Вооруженных сил.

Библиография

Фонды российских архивов

1. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ), Санкт-Петербург. Ф. р. 7; Ф. р. 2033.
2. Центральный военно-морской архив (ЦВМА), Гатчина Ленинградской области. Ф. 2; Ф. 4; Ф. 13; Ф. 79; Ф. 403; Ф. 444; Ф. 507; Ф. 874; Ф. 881; Ф. 896; Ф. 1137; Ф. 2650; перечень № 19.
3. Отделение Центрального военно-морского архива (ОЦВМА), Москва. Ф. 3403.
4. Архив Военно-морского политехнического института, филиала Военного учебно-научного центра Военно-морского флота (АВМПИ ВУНЦ ВМФ) «Военно-морская академия им. адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова», Санкт-Петербург. № 28410, 28787, 28788, 28790, 28793.

Государственные документы

5. Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца: Сборник документов и материалов. М., 2002.
6. Боевая летопись Военно-Морского Флота (1941—1942). М., 1993.
7. Боевой и численный состав Вооруженных Сил СССР в период Великой Отечественной войны. М., 1994.
8. Нюрнбергский процесс над главными немецкими военными преступниками: Сборник материалов: В 7 т. М., 1993. Т. 6.
9. Переписка председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.: В 2 т. / Под ред. А. А. Громыко. М., 1986. Т. 1.
10. Полное собрание законов Российской империи. СПб.: Типография II отделения Собственной Его императорского Величества Канцелярии, 1830. Т. XXV. 1798—1799.
11. Положение о военно-морских училищах. М., 1943.
12. Распоряжение Президента РФ № 264-рп от 26 апреля 2009 г.
13. Русский архив: Великая Отечественная война: Приказы и директивы народного комиссара ВМФ в годы Великой Отечественной войны: В 21 т. М., 1996. Т. 10, 21.

14. Секретная переписка Рузвельта и Черчилля в период войны. М., 1995.

15. Собрание документов Верховного Главнокомандования за период Великой Отечественной войны. М., 1968. Вып. 4 (январь 1944 — август 1945 г.).

16. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941—1945: Документы и материалы: В 2 т. М., 1984. Т. 1.

17. Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны 1941—1945: Документы и материалы: В 2 т. М., 1984. Т. 1.

18. *Сталин И.В.* О Великой Отечественной войне Советского Союза. 5-е изд. М.: Воениздат, 1948.

Мемуары и воспоминания

19. *Алексеев М.Г.* Глубинами черноморскими испытанные. Симферополь, 1968.

20. *Байдаков Т.* Мы выбираем море. М.: Московский рабочий, 1990.

21. *Васильев В.М.* Жизнь, сполна отданная стройкам и науке. СПб., 2001.

22. *Василевский А.М.* Дело всей жизни. М.: Политиздат, 1974.

23. Вдали от Родины. Орел, 1968.

24. Вторая мировая война в воспоминаниях У. Черчилля, Шарля де Голля, Коделла Хэлла, Уильяма Леги, Дуайта Эйзенхауэра. М., 1990.

25. *Глинка М.* Крыло войны. Л., 1973.

26. Говорят погибшие герои. Предсмертные письма советских борцов против немецко-фашистских захватчиков. 1941—1945. Изд. 3-е, исправ. и доп. М.: Политиздат, 1966.

27. *Головки А.Г.* Вместе с флотом. М.: Воениздат, 1979.

28. *Заводский И.А.* Записки подводника, побывавшего на том свете. Богородск, 1996.

29. *Захаров С.Е., Зверев Ю.И.* На подмосковных рубежах, М.: ДОСААФ, 1984.

30. *Жуков Г.К.* Воспоминания и размышления. М., 1972.

31. *Инфантьев В.Н.* Не ради славы. М.: Воениздат, 1973.

32. *Караваев А.Т.* По срочному предписанию. М.: Воениздат, 1967.

33. *Корж В.Е.* Запас прочности. М.: Воениздат, 1966.

34. *Котов П.Г., Усыкин А.К.* Военное кораблестроение в Ленинграде в годы Великой Отечественной войны // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М.: Наука, 1981.

35. *Кружалов А.Д.* В боях за Родину на суше и под водой. Воспоминания. Л., 1979.

36. *Ксюнин Ю. П.* Записки подводника. Тамбов, 2006.
 37. *Кузнецов Н. Г.* Военачальники вспоминают... // Военно-исторический журнал. 1970. № 5.
 38. *Кузнецов Н. Г.* Курсом к победе. М.: Воениздат, 1976.
 39. *Кузнецов Н. Г.* На флотах боевая тревога. М.: Воениздат, 1971.
 40. *Кузнецов Н. Г.* Накануне. М., 1991.
 41. Легендами овеваянная: Сборник. Л.: Лениздат, 1975.
 42. *Матиясевич А. М.* По морским дорогам. Л.: Лениздат, 1987.
 43. *Морозов Е. О.* Мои корабельные университеты. Выборг, 1996.
 44. *Миру Н. П.* Незабываемые годы. СПб., 1995.
 45. *Некрасов Б.* Гранитная летопись. Л.: Лениздат, 1971.
 46. Огневой меч Ленинграда: Сборник воспоминаний. Л., 1973.
 47. Операция «Искра»: Сборник воспоминаний. Л., 1973.
 48. Потомству в пример. Севастополь, 1985. Вып. 3; 1989. Вып. 9.
 49. *Рузвельт Э.* Его глазами. М., 1947.
 50. *Трибуц В. Ф.* Подводники Балтики атакуют. Л.: Лениздат, 1963.
 51. *Шервур Р.* Рузвельт и Гопкинс. Глазами очевидца: В 2 т. М., 1998.
- Т. 2.

Литература

52. Адмиралтейская игла. Баку, 1943.
53. Адмиралтейский историко-культурный центр Санкт-Петербурга: Информационный буклет. СПб., 1998. Вып. 1.
54. *Антонова В. В., Грибовский В. Ю., Лобов В. С., Мотрохов В. А.* Высшее военно-морское ордена Ленина Краснознаменное ордена Ушакова училище им. М. В. Фрунзе. Л., 1989.
55. *Анфилов В. А.* Начало Великой Отечественной войны (22 июня — середина июля 1941 г.): Военно-исторический очерк. М., 1973.
56. *Арутюнян Б. А., Фролов М. И.* Огневой щит и меч Ленинграда. 1941—1944 гг. СПб., 2007.
57. *Ачкасов В. И., Павлович Н. Б.* Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. М., 1973.
58. *Базилевский С. А., Дмитриев В. И.* Краткая история подводного кораблестроения. Л., 1982.
59. *Баленко Ю. К., Копп И. З., Полях Я. И.* Главное Адмиралтейство. СПб., 1998.
60. Балтийский Флот. Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. СПб.: Петербург, 2006.
61. *Барбашин И. П. и др.* Битва за Ленинград 1941—1944. М., 1964.

62. *Басов А. В.* Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1980.
63. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. М., 1988.
64. *Бузинов В.* Дворцовая площадь: Неформальный путеводитель. СПб.: Остров, 2001.
65. *Буров В. Н.* Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб.: Судостроение, 1995.
66. «...Быть... мореходных хитростно наук учению». СПб.: ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», 2011. Ч. 1.
67. *Варганов Ю. В.* Инженеры флота. Л., 1973.
68. Великая Отечественная война Советского Союза. 1941–1945: Краткая история. М.: Воениздат, 1970.
69. Великая Отечественная война 1941–1945: Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1985.
70. Великая победа. Итоги и уроки. СПб.; Пушкин, 2006.
71. *Веселаго Ф. Ф.* Очерк русской морской истории. СПб., 1875. Ч. 1.
72. *Власов В. Г.* Собрание трудов: В 7 т. Л., 1959–1961.
73. Военный инженерно-технический университет. СПб., 1992.
74. Военные моряки-герои подводных глубин. М.: Кронштадт: Кучково поле, Морская газета, 2006.
75. *Вознесенский Н. А.* Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1947.
76. Вторая Международная конференция по судостроению — ISC-98. 200 лет регулярно высшему кораблестроительному образованию в России. 24–26 ноября 1998. СПб. Россия. Труды: В 8 т. СПб., 1998. Т. 1.
77. Вторая мировая война: два взгляда. М., 2008.
78. Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь: В 2 т. М., 1988.
79. *Гланц Д.* Битва за Ленинград. 1941–1944. М., 2008.
80. *Городничев В. С., Попов Г. П.* Краткий очерк развития кораблестроения. Л., 1954.
81. *Горшков С. Г.* Морская мощь государства. М.: Воениздат, 1976.
82. Гриф секретности снят. Потери Вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и конфликтах. М., 1993.
83. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. Калининград, 2003.
84. Двести лет служения России: Сборник трудов. СПб., 1998.
85. Дзержинцы в боях за Родину. Баку, 1943.
86. *Дмитриев В. И.* Советское подводное кораблестроение. М.: Воениздат, 1990.

87. Доценко В.Д. Морской биографический словарь. СПб.: LOGOS, 1995.
88. Доценко В.Д. Словарь биографический морской. СПб.: LOGOS, 2001.
89. Доценко В.Д. Флот. Война. Победа. 1941—1945 гг. СПб., 1995.
90. Доценко В.Д., Гетманец Г.М., Щербаков В.Н. Знаменитые люди Санкт-Петербурга: флотоводцы, военачальники, военно-морские ученые, педагоги, мореплаватели, медики, основатели морских вооружений, деятели культуры: Биографический словарь. СПб., 2005. Т. 2.
91. Доценко В.Д., Йолтуховский В.М., Щербаков В.Н. Знаменитые люди Санкт-Петербурга: Биографический словарь. Изд. 3-е, исправ. и доп. СПб., 2004.
92. Другая война. 1939—1945. М.: Российский государственный гуманитарный университет, 1996.
93. Дюков А. За что сражались советские люди. М., 2007.
94. Ежов М.В., Фролов М.И. Духовный подвиг защитников Ленинграда. СПб.: Знание, 2010.
95. За тебя, Ленинград! Л.: Лениздат, 1985.
96. Стеттиниус Э. Ленд-лиз — оружие победы. М., 2000.
97. Захаров О.Н. Архитектурные ансамбли Невских берегов. Л.: Стройиздат, 1984.
98. Золотарев В.А. Курская битва: взгляд через полвека // Вторая мировая война. Актуальные проблемы. М., 1995.
99. Игнатова Е. Записки о Петербурге. СПб., 1997.
100. Инженеры-механики флота в Великой Отечественной войне: В 2 т. Т. 1. Л., 1990; Т. 2. СПб., 1992.
101. История военно-морского искусства. М., 1970.
102. История Второй мировой войны. 1939—1945: В 12 т. Т. 4. М.: Воениздат, 1975; Т. 5. М.: Воениздат, 1975; Т. 6. М.: Воениздат, 1976; Т. 8. М.: Воениздат, 1977; Т. 12. М.: Воениздат, 1983.
103. История ордена Ленина Ленинградского военного округа. М., 1988.
104. История отечественного судостроения IX—XX вв.: В 5 т. СПб.: Судостроение, 1994. Т. 1.
105. Итоги Второй мировой войны: Сб. статей. М., 1957.
106. Камалов Х. Морская пехота в боях за Родину. М.: Воениздат, 1983.
107. Капитанец И.М. Война на море 1939—1945. М.: Вече, 2005.
108. Каратуев М.И., Фролов М.И. 1939—1945 гг. Взгляд из России и из Германии. Изд. 2-е, исправ. и доп. СПб.: Павел, ВОГ, 2012.
109. Книга приказов Главного Адмиралтейства за 1941 г.: Л., 1941.

110. *Кожин* В. Россия. Век XX (1939–1964). М., 2002.
111. *Коковин* В. А. Моряки в Великой Отечественной войне. СПб.: Северная Звезда, 2015.
112. *Коковин* В. А. Эпизоды боевой деятельности советского Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне. СПб., 2005.
113. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. СПб., 1996.
114. Корабли-герои. М.: ДОСААФ, 1996.
115. Корабли и люди. СПб., 1991. Вып. 513.
116. *Костенко* В. П. На «Орле» в Цусиме. Л.: Судостроение, 1968.
117. *Красавкин* В. К., *Смуглин* Ф. С. Здесь град Петра и флот навеки слиты. История морских частей в городе на Неве (1703–2003). СПб., 2004.
118. Краснознаменный Балтийский флот в завершающий период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. М., 1975.
119. *Кузинец* И. М. Адмиралтейская академия. М.: Руда и металлы, 1998.
120. *Кузинец* И. М. Дзержинцы в боях за Родину. Саарбрюкен, Германия: LAP, 2014.
121. *Кузинец* И. М. Идет война народная. Изд. 2-е, испр. и доп. СПб.: Полторацк, 2004.
122. *Кузинец* И. М. История Российского высшего военно-морского инженерного образования в лицах. СПб.: Мор. Вест, 2004.
123. *Кузинец* И. М. Морские инженеры и Отечественный подводный флот. СПб.: Издательский дом «Бранко», 2008.
124. *Курбатов* В. Я. Адмиралтейство Захарова и Адмиралтейский сад. Старые годы, 1991.
125. *Курбатов* В. Петербург. СПб., 1993.
126. Ленинград: Энциклопедический справочник. М.; Л., 1957.
127. Ленинград в осаде: Сборник документов о героической обороне. 1941–1944. СПб., 1995.
128. Ленинградская битва 1941–1944. СПб., 1995.
129. Ленинградское высшее военное инженерно-строительное Краснознаменное училище. СПб., 1990.
130. Летопись Российского флота. От зарождения мореходства в древнерусском государстве до начала XXI века: В 3 т. СПб.: Наука, 2012. Т. 2.
131. *Лурье* В. М. Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР в период Великой Отечественной войны и советско-японской войны (1941–1945). СПб.: БЛИЦ, 2001.

132. *Масленников Б.М.* Морская карта рассказывает. М.: Воениздат, 1986.
133. *Мединский В.Р.* Война. Мифы СССР. 1939—1945. М.: ОЛМА Медиа групп, 2011.
134. *Мелуа А.И.* Инженеры Санкт-Петербурга: Энциклопедия. СПб.: Изд-во Международного фонда истории науки, 1996.
135. *Мировая война. 1939—1945: Сборник статей / Пер. с нем.* М., 1957.
136. *Морское инженерное училище: Краткий исторический очерк Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф.Э. Дзержинского.* Л., 1948.
137. *Морской энциклопедический справочник.* Л.: Судостроение, 1986.
138. *Москва и судьбы Российского флота.* М.: Мосгорархив, 1996.
139. *Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России: В 2 т.* СПб.: Наука, 2001. Т. 1.
140. *Неизвестный Жуков. Лавры и тернии полководца.* М., 2000.
141. *Непомнящий Н.Н.* Военные катастрофы на море. М., 2006.
142. *Операции Советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941—1945.* М., 1958. Т. 2.
143. *Отечественная история России с древнейших времен до 1917 г.: Энциклопедия.* М., 1994. Т. 1.
144. *Очерки из истории Балтийского флота: В 5 т.* Калининград: Янтарный сказ, 1997—2003.
145. *Очерки истории Ленинграда. Период феодализма (1703—1861 гг.)*. М.; Л., 1955. Т. 1.
146. *Очерки истории СССР. Россия в первой четверти XVIII века.* М., 1957.
147. *Павлов А.* Храмы Санкт-Петербурга. СПб., 1998.
148. *Памятники архитектуры Ленинграда.* Л.: Стройиздат, 1975.
149. *Паперно А.Х.* Ленд-лиз. Тихий океан. М., 1998.
150. *Пароменский А.И.* Исторический очерк Морского инженерного училища Императора Николая I. СПб., 1898—1911. Вып. 1—3.
151. *Патрашев А.Н.* Применение сжатого воздуха для борьбы с наступлением воды через пробоины в корпусе подводной лодки. Л., 1944.
152. *Петербург — Петроград — Ленинград в русской поэзии.* Л.: Лениздат, 1975.
153. *Петербургский, Петроградский, Ленинградский военный округ (1864—1999).* СПб.: Полигон, 1999.
154. *Пилявский В.И.* Главное Адмиралтейство. Л., 1975.

155. *Плешков В. Н.* Закон о ленд-лизе и северные конвои // Северный конвой: Исследования, воспоминания, документы / Отв. ред. М. Н. Супрун. Архангельск, 1991.

156. *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР: Дискуссия продолжается // Вторая мировая война. Актуальные проблемы: Сборник. М., 1995.

157. *Поздеева Л. В.* Советский Союз; Феникс // Союзники в войне 1941—1945: Сборник статей. М., 1995.

158. *Потапов Ю. П.* Василий Григорьевич Власов. Л.: Наука, 1980.

159. Поэты-дзержинцы. Баку, 1943.

160. *Пунин А. Л.* Архитектурные памятники Петербурга. Л., 1981.

161. *Ржевский О. А.* Война и история. М., 1984.

162. Российская наука — Военно-морскому флоту. М.: Наука, 1997.

163. *Самсонов А. М.* Сталинградская битва. Изд. 3-е, доп. М., 1982.

164. Северо-Запад России в годы Великой Отечественной войны 1941—1945. СПб., 2005.

165. Семь январских дней. Л., 1987.

166. 70 лет назад: как это было... СПб., 2011.

167. *Синявер М. М.* Адмиралтейство. М.; Л., 1948.

168. *Скворцов В. Н., Фролов М. И.* Великая Отечественная война 1941—1945 гг.: Историография. СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2012.

169. *Скворцов В. Н., Тарасов М. Я., Фролов М. И.* Ленинградский военный округ. Ленинградский фронт в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. СПб.: ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2010.

170. Советская военная энциклопедия: В 8 т. М.: Воениздат, 1976. Т. 2.

171. *Сошенко В. Н.* Адмиралтейство. 3-е изд. Л.: Лениздат, 1982.

172. 150 лет училищу (1798—1948): Бюллетень. Л.: ВВМИОЛУ им. Ф. Э. Дзержинского, 1948.

173. *Столпянский П. Н.* Петербург. СПб., 1995.

174. *Стрелов А. Б.* Путь в океан. Л., 1996.

175. *Супрун М. Н.* Ленд-лиз и северные конвои. 1941—1945. М., 1997.

176. *Сушко А.* Кораблик по небу плывет, или Сказ об Адмиралтейском районе. СПб., 2001.

177. Там, за Невой — моря и океаны. М.: Воениздат, 1976.

178. *Ткаченко Б. А.* История размагничивания кораблей Советского Военно-морского флота. Л.: Наука, 1981.

179. Три века российского флота: В 3 т. СПб., 1996. Т. 3.

180. 300 лет военно-морского образования в России (Материалы военно-морских исторических чтений в Центральном военно-морском музее). СПб., 2003.

Библиография

181. 300 лет на страже безопасности России. Пушкин, 1996.
182. *Уваров И. Г., Смирнов А. Н.* Дзержинцы в боях за Родину. СПб.: Рубин, 1999.
183. *Усик Н. П., Полях Я. И.* Высшее военно-морское инженерное орден Ленина училище им. Ф. Э. Дзержинского. Л., 1990.
184. *Усик Н. П., Полях Я. И.* Они были первыми. СПб., 1995.
185. *Усик Н. П., Полях Я. И.* Они защищали нашу Советскую Родину. Л., 1985.
186. *Уткин А.* Россия над бездной. Смоленск, 2000.
187. Флот России и культурные традиции Санкт-Петербурга / Авт. сост. А. А. Родионов. СПб.: Нестор-История, 2014.
188. *Фролов М. И.* И нам уроки мужества даны. СПб., 2012.
189. Фрунзевцы в боях за Родину. Политотдел ВВМКУ им. М. В. Фрунзе, 1942.
190. *Фучик Ю.* Избранное. М.: Политиздат, 1983. Кн. 1.
191. *Цилоруха М. И.* Флотские механики. М.: ДОСААФ, 1979.
192. *Шитчиков Е. А., Краснов В. Н., Балабин В. В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М.: Наука, 1995.
193. Эхо великой войны. СПб.: Знание, 2010.

Пресса

194. Вестник учебно-методического объединения ВВУЗов ВМФ в области военного управления. 2007. № 2 (4).
195. Военно-исторический журнал. 1972. № 9; 1974. № 2; 1978. № 1; 1990. № 6; Специальный выпуск; 2001; 2003. № 1.
196. Вопросы истории. 1991. № 9–10.
197. Вопросы истории естествознания и техники. 1993. № 1.
198. Дзержинец. 1941. 26 июня; 1942. 14; 21; 24 апреля, 5; 11 мая; 2; 18, 20 июня; 3 июля; 11 августа; 1943. 23 марта. 13 июля; 1944. 2; 9; 16; 19 марта; 19 июня; 1947. 31 марта; 30 октября; 1948. 29 января; 3 мая; 20 июня.
199. Дружба народов. 1988. № 11–12.
200. Известия. 1943. 20 января; 1990. 20 июня.
201. Котлин. 2006. Октябрь.
202. Красная звезда. 1982. 17 января.
203. Красный флот. 1941. 30 июля.
204. Крымская правда. 1988. 30 октября.
205. Ленинградская правда. 1980. 27 февраля; 1983. 20 ноября; 1984. 20 октября.
206. Международная жизнь. 1995. № 7.

207. Морской сборник. 1948. № 2; 1979. № 10; 1990. № 5; 1991–2009.
208. Московский комсомолец. 1992. 3 ноября.
209. На страже Родины. 1944. 12 ноября.
210. Нева. 2003. № 3.
211. Невское время. 2008. 13 сентября.
212. Новая и новейшая история. 1944. № 3; 1991. № 1.
213. Правда. 1988. 14 мая; 19 июля.
214. Русский инвалид. 1977. № 10.
215. Санкт-Петербургские ведомости. 2010. 27 января; 2011. 4 октября; 2014. 9 июля.
216. Север. 1984. № 2; 1990. № 5.
217. Смена. 1985. 16 августа; 1989. 18; 22 января.
218. Советский флот. 1959. № 88 (5802). 15 апреля.
219. Страж Балтики. 1971. 5 ноября.
220. Судостроение. 1988. № 2; 1990. № 5.
221. Флот. 1984. 22 августа.
222. Фрунзенец. 1942. № 31. 22 апреля.

Исай Моисеевич Кузинец

Трудные дороги войны

к 70-летию победы советского народа
в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.

Корректоры *М. К. Одинокова, А. Н. Никитина*

Оригинал-макет *М. Н. Николаева*

Дизайн обложки *И. А. Тимофеев*

Издательский дом «Бранко»
191119, Санкт-Петербург, ул. Достоевского, 44 Е
тел./факс (812) 702-92-95
info@branko-print.ru, www.branko-print.ru

ISBN 978-5-903521-34-0



Подписано в печать 21.09.2015
Бумага офсетная. Печать офсетная
Формат: 60 × 90¹/₁₆. Усл.-печ. л. 13,5
Тираж: 500 экз. Заказ №

Отпечатано в ОАО «Первая образцовая типография»
Филиал «Чеховский печатный двор»

