

Министерство образования Ставропольского края
ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества
имени Ю.А.Гагарина»

**Сборник творческих работ
по итогам краевого заочного конкурса творческих работ
«История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы
в Великой Отечественной войне
1 часть**



г.Ставрополь,2020

Сборник творческих работ по итогам краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. Ставрополь, 2020. – 56 с.

Составитель:

Самойленко Э.В., заместитель директора ГБУ ДО КЦРТДиЮ, к.п.н.

Ответственный редактор:

Найденко Г.В., директор ГБУ ДО КЦРТДиЮ, к.п.н.

В сборнике представлены творческие работы по итогам краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне.

Материалы публикуются в авторской редакции с незначительной правкой.

Сборник адресован руководителям, педагогическим работникам и обучающимся образовательных организаций Ставропольского края.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|-------|
| Письмо ГБУ ДО КЦРТДиЮ «Об итогах краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне | 4-7 |
| «История одного корабля» <i>Гугуев Артемий</i> | 8-11 |
| «Краснознаменный крейсер «Киров» <i>Гульманова Софья</i> | 11-21 |
| «История корабля «Ворошилов» <i>Лоскутова Евгения</i> | 22-23 |
| «Гвардейский минный заградитель «Марти» («Ока»)» <i>Петросян Алекс</i> | 23-28 |
| «Краснознаменный крейсер «Максим Горький» <i>Старых Анастасия</i> | 29-36 |
| Лидер эскадренных миноносцев «Баку» <i>Мельников Матвей</i> | 36-53 |
| «Эскадренный миноносец «Разумный» <i>Бехер Матвей</i> | 53-56 |

Российская Федерация
Министерство образования
Ставропольского края
ГБУ ДО
КРАЕВОЙ ЦЕНТР
РАЗВИТИЯ ТВОРЧЕСТВА
ДЕТЕЙ И ЮНОШЕСТВА
имени Ю.А.Гагарина
355008 г. Ставрополь
ул. Комсомольская, 65
тел\факс (865-2) 26-64-72

Руководителям органов
управления образованием
администраций муниципальных
районов и городских округов

Уважаемые коллеги!

ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества имени Ю.А.Гагарина» подведены итоги краевого заочного конкурса творческих работ «История одного корабля», посвященного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне (далее - Конкурс), который проходил в период с 10 февраля по 15 июля 2020 г.

В Конкурсе приняли участие обучающиеся из 17 образовательных организаций Ставропольского края. Представлено 34 творческие работы.

Согласно итоговому протоколу (от 14.07.2020 года) призовые места распределились следующим образом.

Номинация «Реферат»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Мельников Матвей, обучающийся МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки (руководитель педагог дополнительного образования Шитова Анастасия Александровна) за реферат «История одного корабля. Лидер эскадренных миноносцев «Баку»;

2 место – Гульманова Софья, обучающаяся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель учитель начальных классов Зыкова Ольга Вячеславовна) за реферат «Краснознаменный крейсер «Киров»;

2 место – Петросян Алекс, обучающийся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель учитель начальных классов Зыкова Ольга Вячеславовна) за реферат «Гвардейский минный заградитель «Марти» («Ока»);

2 место – Старых Анастасия, обучающаяся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель учитель начальных классов Зыкова Ольга Вячеславовна) за реферат «Краснознаменный крейсер «Максим Горький»;

2 место – Бехер Матвей, обучающийся МБУ ДО «Дом детского творчества» г. Железноводска (руководитель педагог дополнительного образования Горбачев Яков Николаевич) за реферат «Эскадренный миноносец «Разумный»;

3 место – Гугуев Артемий, обучающийся МКОУ «Средняя общеобразовательная школа №5 с. Привольное Красногвардейского района, за реферат «История одного корабля»;

3 место – Лоскутова Евгения, обучающаяся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск (руководитель Богданова Инна Владимировна) за реферат «История корабля. «Ворошилов».

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Лавренов Андрей, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №3 с. Прасковья Буденновского района» (руководитель Бабкина Светлана Петровна) за реферат «Корабли-легенды. Лидер эсминцев «Ташкент»;

2 место – Ермоленко Семён; обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №9 г. Георгиевска» (руководитель преподаватель истории Богатырёва С.В.) за реферат «Гвардейский крейсер «Красный Кавказ»;

2 место – Горбунов Никита, обучающийся МОУ «Средняя общеобразовательная школа №3 с. Прасковья Буденновского района» (руководитель Бабкина Светлана Петровна) за реферат «Линкор «Севастополь»;

2 место – Зобнина Дарья, обучающаяся МБОУ «средняя общеобразовательная школа №2 с. Арзгир за реферат «Военный корабль периода Великой Отечественной войны 1941-1945 гг..»;

2 место – Ганцевич Данил, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель педагог дополнительного образования Рубис Александр Васильевич) за реферат «Эсминец «Гремящий». История корабля»;

3 место – Вольф Роман, обучающийся МКУ ДО «Районная станция юных техников» Грачевского района (руководитель педагог дополнительного образования Ермакова Наталья Васильевна) за реферат «Подводная лодка М-32»;

3 место – Харина Александра, обучающаяся МКОУ средняя общеобразовательная школа №4 Труновского района (руководитель учитель русского языка Елькина Наталья Петровна) за реферат «Крейсер «Аврора» - корабль эпохи».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Лядов Александр, студент ГБПОУ «Курсавский Региональный Колледж «Интеграл» за реферат «Ташкент» – советский эсминец».

Номинация: «Фотопрезентации»

возрастная категория 7-10 лет

1 место – Мельников Матвей, обучающийся МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки (руководитель педагог дополнительного образования Шитова Анастасия Александровна) за фотопрезентацию «История одного корабля. Крейсер «Красный Кавказ»;

возрастная категория 11-14 лет

1 место – Трунина Анастасия, обучающаяся МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки (руководитель педагог дополнительного образования Шитова Анастасия Александровна) за фотопрезентацию «Малый охотник МО-4»;

2 место – Капников Максим, обучающийся МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 20» ст.Подгорной Георгиевского городского округа (руководитель учитель технологии Гуцало В.И.) за фотопрезентацию «Легендарная С-56»;

2 место – Ханеев Максим, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель педагог дополнительного образования Рубис Александр Васильевич) за фотопрезентацию «Царский подарок для советской гвардии»

3 место – Рудяк Владислав, обучающийся МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района (руководитель педагог дополнительного образования Рубис Александр Васильевич) за фотопрезентацию «Товарищ ТЕНДЕР».

возрастная категория 15-18 лет

1 место – Дерябина Екатерина, обучающаяся МКУ ДО «Районная станция юных техников» Грачевского района (руководитель педагог дополнительного образования Чвалун Ирина Ивановна) за фотопрезентацию «Гордый крейсер «Красный Кавказ»;

2 место – Шиханова Мария, обучающаяся МБОУ гимназия №2 г.Георгиевска за фотопрезентацию «Эсминец «Гремящий»;

3 место – Прокофьев Илья, обучающаяся МКУ ДО «Дом детского творчества» г.Минеральные Воды (руководитель педагог дополнительного образования Лебедева Светлана Моисеевна) за фотопрезентацию «Линкор «Севастополь».

Председатель судейской коллегии Виноградов Ю.В. постановил: за интерес к героической истории Военно-Морского Флота и в честь празднования 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне наградить ценными призами Ставропольского регионального отделения Общероссийского Движения Поддержки Флота следующих участников Конкурса:

Гульманову Софью, обучающуюся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск;

Мельникова Матвея, обучающегося МБУ ДО «Станция юных техников» г. Ессентуки;

Капникова Максима, обучающегося МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 20» ст.Подгорной Георгиевского городского округа;

Шиханову Марию, обучающуюся МБОУ гимназия №2 г.Георгиевска.

Судейская коллегия также постановила: наградить сертификатами следующих участников Конкурса:

Днепровского Никиту, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Мищенко Алексея, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Сурай Андрея, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Кодаш Тимофея, обучающегося МБУ ДО Центр дополнительного образования Ипатовского района;

Ковалёва Руслана, обучающегося МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск;

Зубакову Полину, обучающуюся МОУ лицей «Экос» г. Новоалександровск;

Копань Артема, обучающегося МБОУ средняя общеобразовательная школа № 2 с.Арзгир;

Каджарова Александра, обучающегося МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 7» Предгорного района;

Николаенко Михаила, обучающегося МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 19» с. Верхнерусское.

Сборники с лучшими творческими работами будут опубликованы на официальном сайте ГБУ ДО «Краевой Центр развития творчества детей и юношества имени Ю.А.Гагарина».

Дипломы, сертификаты и призы по итогам проведения Конкурса можно получить в ГБУ ДО КЦРТДиЮ по адресу: г.Ставрополь, ул.Комсомольская, 65, кабинет 66, Самойленко Элла Владимировна – заместитель директора по учебно-воспитательной работе (контактный телефон: 8 (8652) 26 83 78).

И.о. директора



А.А.Шкальной

Самойленко Элла Владимировна
8 (8652) 26-83-78

Номинация

Реферат «История одного корабля».

Возрастная категориях: 7-10 лет, 11-14 лет

История одного корабля

Гугуев Артемий, обучающийся
МКОУ СОШ № 5 с. Привольное,
Красногвардейского района

В преддверии 75-ой годовщины Победы в Великой Отечественной войне, хочется вспомнить историю одного корабля...

Вся жизнь и боевая деятельность этого корабля была неразрывно связана с Ленинградом. Здесь он родился, здесь же прошли его «юность» и «зрелые» годы. Именно при защите этого города прогремела боевая слава линкора. Корабль был заложен на стапелях Балтийского завода 3 июня 1909 года и в декабре 1914 года покинул стену родного завода. Линкóр (сокр. от «линейный корабль») русское название класса самых бронированных артиллерийских военных кораблей. Линейные корабли предназначались для нанесения мощных артиллерийских ударов по кораблям противника (в первую очередь по себе подобным линейным кораблям), в целях обеспечения боевой устойчивости соединений и для разрушения стратегических береговых объектов противника. В широком значении – это корабль, предназначенный для ведения боевых действий в составе эскадры; в традиционном значении, класс тяжёлых бронированных артиллерийских боевых кораблей водоизмещением от 20 до 70 тысяч тонн, длиной от 150 до 280 м, при калибре орудий главного калибра 280-460 мм, с экипажем в 1500-2800 человек.

Линкоры применялись в XX веке для уничтожения кораблей противника в составе боевого соединения и артиллерийской поддержки сухопутных операций.

В строю линкор с 1914 года. Участвовал в Первой мировой войне, Гражданской войне, Советско-финской войне(обстрел укреплений противника на острове Бьёрке) и Великой Отечественной войне во время обороны Ленинграда.

По просьбе экипажа 31 марта 1921 года линкор «Петропавловск» был переименован в «Марат», в честь весьма уважаемого большевиками французского революционера Жана-Поля Марата.

В 4 часа 22 июня 1941 года звон колоколов громкого боя разбудили экипаж корабля. К Кронштадту со стороны моря приближались неопознанные самолеты. Так началась для «Марата» война с германским фашизмом. А уже следующей ночью линкор первым на Балтике открыл боевой счет, сбив два самолета. К началу сентября гитлеровцы заняли ближние подступы к городу,

оказавшись тем самым в пределах досягаемости огня «Марата». 9 сентября корабль вышел на боевую позицию в ковше Морского канала. Артиллерия главного калибра линкора впервые обрушила сокрушительный огонь по местам скопления танков, мотомеханизированных колонн и пехоты врага. Восемь суток вели стрельбу 305-мм орудия «Марата», вызывая панику в рядах врага, стоящего на 35-40 км от корабля. Наступление фашистов захлебывалось.

16 сентября 27 пикировщиков Ю-87 и Ю-88 нанесли удар по «Марату». Одновременно на него обрушился огонь четырех батарей противника. Когда нападение было отбито, оказалось, что, хотя сам корабль почти не пострадал, но потери в личном составе и технике зенитных расчетов были значительными. На следующий день «Марат» перебазировался в Кронштадт. Ошвартовавшись в Средней гавани, линкор продолжил артиллерийский обстрел позиций противника. Стоянка на новом месте оказалась ничуть не спокойнее. И здесь вода дыбилась от взрывов бомб и снарядов, и сюда устремлялись армады бомбардировщиков люфтваффе с единственной целью – уничтожить боевое ядро Балтийского флота и прежде всего, крепко досаждавший гитлеровцам «Марат».

Задача по его уничтожению была возложена на авиацию – в основном на пикирующие бомбардировщики. Первые атаки были осуществлены 16 сентября, при этом в линкор «Марат» попали 250 кг бомбы, но они не смогли причинить мощному кораблю смертельных травм. Тем не менее, корабль ушел в Кронштадт для исправления повреждений. Через 5 дней налет был повторен, но из множества сброшенных бомб в цель не попала не одна. И тогда гитлеровское командование разработало план уничтожения линкора. Утром 23 сентября более семидесяти фашистских бомбардировщиков одновременно атаковали Кронштадт, неся под фюзеляжами 1000 кг бомбы, доставленные специально для борьбы с линейными кораблями.

Главной целью у них был стоявший у причала «Марат». Взрывы бомб следовали один за другим. Повреждения были вызваны прямым попаданием бомб, сброшенных пикирующими бомбардировщиками Ю-87, один из которых пилотировал ставший позже известным ас Люфтваффе Ганс-Ульрих Рудель.

В мемуарах Руделя указывается, что он атаковал «Марат» дважды – 16 сентября он сбросил на палубу «Марата» бомбы массой 500 кг, 23 сентября – бомбу массой 1000 кг со специальным взрывателем с замедлением детонации. Две бомбы, предположительно весом по 500 кг, разорвались с интервалом в доли секунды – одна попала в носовую часть корабля, а другая в корму. Попавшая в носовую часть бомба вызвала детонацию боеприпаса первой башни главного калибра. В результате сама башня, «подпрыгнув», упала в образовавшийся пролом палубы. Носовая надстройка вместе со всеми боевыми постами, приборами, зенитной артиллерией, носовой боевой рубкой и находившимися там людьми завалилась на правый борт, рухнув в воду. Туда же упала носовая дымовая труба характерной формы вместе с кожухами броневых колосников. Погибли командир корабля капитан 2 ранга П.К.Иванов, старший помощник капитан 2 ранга В.С.Чуфистов и ещё 324 человека. В результате

полученных повреждений корабль, получивший 10000 тонн воды (при водоизмещении 23 000 тонн), был полностью затоплен и лег на грунт у стенки на глубине 11 м. Вся артиллерия вышла из строя. Фашисты посчитали, что «Марата» больше не существует. Но «Марат» не погиб! Оставшиеся в живых моряки сумели удержать линкор на плаву. Благодаря их самоотверженному труду, уже 31 октября шесть стволов главного калибра – третья и четвертая башни линкора «Марат» – вновь открыли огонь по врагу. А спустя год – 3 ноября 1942-го – «заговорила» и вторая башня главного калибра. И так до последних блокадных дней дальнобойные пушки линкора вели контрбатареиную борьбу с тяжелой артиллерией, продолжая громить врага. Линкор на протяжении всех девяти дней блокады мужественно оборонял город-герой на Неве. А когда настал долгожданный час перехода частей 2-й ударной армии Ленинградского фронта в решительное наступление с Ораниенбаумского пятачка, он вновь обрушил сотни снарядов на позиции врага. Только за 17 января 1944 года «Марат» выпустил по отступавшему противнику 17 тонн боеприпасов. Все залпы линкора точно накрывали цель.

Сколько раз немцы объявляли линкор потопленным, но он всегда возвращался в строй.

Линкор «Марат» – значимый корабль для русского народа. Защитник Ленинграда, продолжавший боевые действия до полного освобождения города от блокады.

Давно отгремели бои. В далекое прошлое ушли корабли – участники былых боев и сражений. Но их слава живет, как святая святых сохраняются их революционные и боевые традиции военными моряками нынешнего поколения. И как символы бессмертия и незыблемости этих традиций на бортах современных кораблей золотом горят славные имена, навеки вошедших в историю нашей великой державы.

«Марат» – один из первых российских линкоров. Он прошел 3 войны и послужил нескольким поколениям моряков. Отличные характеристики и мужество экипажа сделали его настоящим героем Балтики. Линкор «Марат» – «Непотопляемый» герой СССР.

В Советское время его изображали на почтовых марках и плакатах. Ему посвящали статьи в журналах и газетах. Даже дядя Стёпа, герой детского стихотворения Сергея Михалкова, имел к нему отношение. Всё это флагман Краснознамённого Балтийского флота – линкор «Марат», линейный корабль, способный поражать вражеские цели противника мощными артиллерийскими орудиями.

Защитник Ленинграда, линкор «Марат» являлся главным ударным ядром Балтийского флота, его военно-морским символом и показателем могущества Советского Союза.

Более сорока лет в строю – срок более чем достаточный для боевого корабля!

Весь погибший экипаж славного линкора «Марат» был захоронен в братской могиле на Кронштадтском кладбище. В городе Кронштадте находится

братская могила. Именно здесь увековечен линкор «Марат». Список личного состава, погибшего при обороне Ленинграда, в количестве 324 человек, высечен на гранитном камне.

Краснознаменный крейсер «Киров»

Гульманова Софья, обучающаяся
МОУ лицей «Экос», г. Новоалександровск

«Киров» – Советский легкий артиллерийский крейсер проекта 26. Спущен на воду 30 сентября 1936 года. Исключен из состава флота в 1974 году.

История

Строился по модернизированному проекту «Раймондо Монтекуколи» («Раймондо Монтекуколи»). Полный пакет технических документов на крейсер был приобретен советской стороной у итальянской фирмы «Ансальдо», главным конструктором проекта 26 был назначен Анатолий Иоасафович Маслов.



Строительство было начато по Постановлению Совета Труда и Обороне от 11 июля 1934 года № 58сс.

Корпус крейсера был заложен на Ленинградском заводе имени С.Орджоникидзе (с опозданием на 4 месяца). Присутствовали – Калинин и наморси В.М.Орлов. Главный строитель – военинженер 2 ранга Н.В. Григорьев. При строительстве обозначение крейсера – «заказ № 269».

7 августа 1937 года под заводским флагом совершил первый выход в море (из Кронштадта по «Маркизовой луже»).

В ходе испытаний произошли множественные аварии, и были выявлены недоделки. Григорьева арестовали и вскоре расстреляли. Главным строителем назначили В.Л. Бродского (в этом же году был арестован). В 1938 году, во время торпедных стрельб, одна из учебных торпед, сделав циркуляцию, ударила крейсер в борт, в результате чего был отстранен, а затем арестован председатель комиссии по приемке корабля А.К. Векман.

25 сентября 1938 года комиссией под председательством капитана 2 ранга Д.Д. Долина, был подписан акт о приемке.

Корпус был изготовлен клепаным методом из стали двух марок – марганцевистой (наружная обшивка, второе дно, главные переборки, верхняя палуба и ее набор и другие несущие конструкции), и обыкновенной углеродистой (сталь 3) – для оконечностей и второстепенных конструкций. Система набора – смешанная: в средней части (61—219 шп.) преимущественно продольная, с длиной шпации 750 мм; в оконечностях – поперечная, со

шпацией 500 мм. Корпус разделен на 19 главных водонепроницаемых отсеков с таким расчетом, чтобы корабль остался на плаву при затоплении любых трех.

15 октября 1939 г. прибыл в Таллин.

22 октября прибыл в Лиепаяу, которая стала для него базой до конца советско-финской войны.



Силуэт крейсера «Киров»

В этой войне крейсер провел одну боевую операцию – 1 декабря 1939 года вышел в море для обстрела финской береговой батареи на острове Руссарэ, не имея кораблей прикрытия и сведений о расположении минных полей. Чудом корабль избежал попадания на минное поле. При обстреле батареи было выпущено 35 снарядов (повреждены пристань, казарма, маяк, сама батарея не пострадала). В ответ финны выпустили 15 снарядов и по их данным добились попаданий в крейсер (советскими историками попадания в корабль отрицаются).

Осенью 1940 года ушел в Кронштадт на ремонт и замену лейнеров.

В мае 1941 года перешел в Таллин. 14 июня перебазировался в Усть-Двинск.

22 июня 1941 года находился на рейде Риги. Участвовал в обороне Таллина: с 22 по 27 августа произвел 36 стрельб по войскам противника, в ответ по кораблю выпущено до 500 снарядов и сброшено 326 бомб немецкой авиацией. На рейде Таллина крейсер получил одно попадание немецкого крупного снаряда в корму, погибло 9 членов экипажа, 30 получили ранения. В таллинском переходе шёл как флагман отряда сил по прикрытию.

На нем эвакуировались Военный совет КБФ, члены правительства Эстонии, ценности Госбанка и Краснознаменное знамя Балтийского флота. При переходе корабль подвергся атакам 32-х самолётов, на него сброшено 80 бомб, попаданий не было. Зенитчики корабля сбили несколько самолётов.



Крейсер «Киров», предвоенное фото.

30 августа 1941 года, приказом Наркома ВМФ крейсер передан как флагман в состав эскадры под командованием вице-адмирала В.П. Дрозда. С 4 сентября вёл артиллерийской огонь из Кронштадта по наступавшему противнику, выпущено свыше 500 снарядов. Почти ежедневно корабль подвергался атакам авиации врага, получил несколько попаданий авиабомб (по счастью, небольшого калибра), на корабле погибло 3 и ранено 12 моряков. Зенитчики сбили 3 самолёта врага. С 24 сентября находился в Ленинграде, откуда с позиции на Неве продолжал вести огонь по врагу.

В результате проводимых немцами операций «Айсштосс» и «Гётц фон Берлихинген» в апреле – мае 1942 года крейсер получил 4 прямых бомбовых и одно артиллерийское попадание (не считая близких разрывов). Возник сильный пожар, в том числе в артиллерийских погребах, часть из которых пришлось затопить во избежание взрыва. Были повреждены многие надстройки, запасной командный пункт корабля, часть помещений и трубопроводов. На крейсере погибло 86 человек, 46 было ранено.

27 февраля 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых задач командования в борьбе против немецко-фашистских захватчиков и проявленное мужество и отвагу личным составом, крейсер «Киров» награжден орденом Красного Знамени.



Орден Красного Знамени

Артиллерия крейсера участвовала в Ленинградско-Новгородской операции в январе 1944 года. В июне 1944 года с позиции в Ленинградском торговом порту крейсер произвел свои последние залпы в войне по «линии Маннергейма» в ходе Выборгско-Петрозаводской операции.

17 октября 1945 года, недалеко от Кронштадта, подорвался на оставшейся с войны донной магнитной mine, получил значительные повреждения, имелись жертвы в составе экипажа.

С ноября 1949 года по апрель 1953 года ремонт и модернизация на заводе № 194.

100-мм универсальные установки Б-34 заменили на Б-34УСМ, имевшие дистанционное наведение. Вместо малокалиберной зенитной артиллерии были установлены 9 спаренных 37-мм установок В-11. Заменено радиооборудование. Была переделана носовая надстройка и фок-мачта. Грот мачту перенесли и установили перед второй дымовой трубой. Стоимость выполненных работ – около 200 млн руб.

29 апреля 1958 года выведен из боевого состава и поставлен на отстой в Кронштадте.

6 сентября 1960 года расконсервирован и передан в состав ЛенВМБ, 3 августа 1961 года перекалвалифицирован в учебный корабль.

До 1974 года крейсер-ветеран регулярно совершал походы с курсантами по Балтийскому морю, неоднократно посещал порты Польши и ГДР. После исключения корабля из списков флота две его носовые артиллерийские башни были установлены в Ленинграде в качестве памятника кораблю-защитнику города.

Крейсером командовали:

- 1937 – капитан 1-го ранга Н. Э. Фельдман
- 1941 – декабрь 1942 – капитан 1-го ранга М. Г. Сухоруков
- декабрь 1942 – январь 1945 – капитан 1-го ранга С. Д. Солоухин
- с января 1945 – капитан 2-го ранга М. Д. Осадчий
- 1956 – капитан 1-го ранга П. И. Сидоренко

- 1971 – капитан 1-го ранга В. П. Макаров
- 1974 – капитан 2-го ранга Гильманов

Начало Великой Отечественной войны «Киров» под командованием капитана 2 ранга (затем капитана 1 ранга) М.Г. Сухорукова встретил на Рижском рейде. На корабле держал свой флаг командир отряда легких сил вице-адмирал В. П. Дрозд.

Днем 22 июня 1941 года корабль вступил в бой, отражая налет фашистской авиации на Ригу и корабли. В 14.10 зенитные орудия крейсера впервые открыли огонь по «Юнкерсам».

Экипаж «Кирова», как и других кораблей, готовился к сражениям с флотом противника. Но крупные немецкие корабли в боевых действиях на Балтике участия не принимали. Фашистское командование рассчитывало, что после захвата советских военно-морских баз и Ленинграда с суши Балтийский флот будет обречен.

Уже 27 июня части вермахта вышли к Западной Двине, началась эвакуация Риги. В тот же день, командующий КБФ дал указание об эвакуации Прибалтийской военно-морской базы. В 18.00 отряд легких сил – «Киров» и пять эсминцев в сопровождении четырех ТКА вышел из Усть-Двинска и после полуночи 28 июня встал на рейде Куйвасте. Противник минировал Ирбенский пролив и устье Финского залива, для траления фарватеров не хватало тральщиков. Свободным от мин оставался пролив Муху-Вяйн, соединяющий Рижский и Финский заливы. Однако глубина его была меньше осадки крейсера, кроме того, еще в 1917 году на фарватере были затоплены старые транспорты, чтобы преградить путь кайзеровскому флоту в Финский залив. Для углубления фарватера, из Палдиски прибыл землечерпательный отряд. Трое суток непрерывно работали земснаряды, баржи и буксиры, углубляя канал. В это же время моряки разгружали корабль, чтобы уменьшить осадку. На баржи выгрузили часть боезапаса, топлива, воды и другие грузы. 30 июня в 23.03 «Киров» снялся с якоря и, ведомый буксирами, двинулся по фарватеру. В 13.40 1 июля он завершил проход через углубленный канал пролива Муху-Вяйн, отдал буксиры и пошел 14-уз ходом (скорость отряда ограничивалась скоростью тральщиков, идущих с тралами).



1 июля «Киров» прибыл в главную базу – Таллин. Но недолго столица Эстонии оставалась тылом. 5 августа развернулись бои на дальних подступах к городу. Вскоре противник прорвался к побережью Финского залива восточнее Таллина, отрезав его с суши. Наступавшие на город 4 немецкие дивизии более чем в два раза превосходили по численности силы, его оборонявшие (10-й стрелковый корпус, отряды морской пехоты, рабочие полки). После прорыва танков и мотопехоты противника к главному рубежу

обороны Таллина, они оказались в пределах дальности стрельбы морской артиллерии. В 20.55 22 августа 1941г. «Киров» первым из кораблей, стоявших на Таллинском рейде, открыл огонь по наступающему противнику.

На следующий день в бой вступили другие корабли эскадры и береговые батареи флота. Морская артиллерия помогала сухопутным частям сдерживать натиск фашистских войск, темп их наступления снизился. Но, подтянув к побережью тяжелые орудия, противник начал обстрел акватории базы.

23 августа совместно с лидером «Ленинград», крейсер вел огонь по скоплению немецких танков у переправы через р. Кейла. Было уничтожено и повреждено 12 танков и рассеяно большое скопление пехоты противника.

С 25 августа в связи с усилением артиллерийских обстрелов и налетов авиации противника, корабли снимались с якорей и, следуя на малых ходах и переменными курсами под прикрытием дымовых завес, сбивали пристрелку немецких батарей, продолжая вести огонь. В этот день кораблю пришлось отразить семь массированных налетов авиации, фашисты сбросили около 50 бомб, но ни одна в корабль не попала. В палубу в кормовой оконечности попал 6-дюймовый снаряд. В результате этого в настиле палубы образовалась пробоина, были повреждены трубопроводы, возник пожар в кубрике № 12, на юте загорелись 6 больших глубинных бомб, 9 моряков были убиты, 30 ранены.

За 5 дней по «Кирову» было выпущено более 500 снарядов, самолеты люфтваффе сбросили на него 326 бомб. Благодаря умелому маневрированию и точному огню зенитчиков крейсер не получил прямых попаданий. В период обороны Таллина от разрывов авиабомб и снарядов и вблизи борта корабль получил ряд небольших повреждений. Корпус выдержал испытания, несмотря на близкие разрывы крупных бомб – разошедшихся швов и трещин в корпусе не было. Сам же «Киров» выполнил 36 стрельб, обрушив на противника 235 180-мм снарядов, в среднем по 8 снарядов за стрельбу. Артиллеристы вынуждены были экономить боезапас главного калибра, поскольку на артиллерийских складах главной базы 180-мм снарядов не было.

С получением приказа Ставки об эвакуации Таллина кораблям была поставлена задача – обеспечить ее артиллерийское прикрытие. Наши сухопутные части вечером 27 августа начали посадку на транспорты. Орудия кораблей в это время вели отсечной заградительный огонь – настолько мощный и точный, что неприятель даже не пытался проникнуть в район гаваней вслед за отходящими частями прикрытия. Прикрывая отход войск «Киров» выпустил 45 снарядов главного калибра. Отражая атаки авиации противника, зенитчики крейсера израсходовали 224 100-мм и 590 45-мм снарядов.

Корабли флота, обеспечивавшие переход конвоев, были сведены в три отряда. «Киров» был включен в состав отряда главных сил. На корабле находились Военный совет КБФ и Краснознаменное знамя Балтийского флота, а также правительство Эстонии. На крейсер были погружены ценности Госбанка Эстонии.

К 23.00 27 августа корабли вышли на рейд к островам Нейссар и Аэгна, продолжая вести артиллерийский огонь по наступающим войскам противника.

Первоначально планировалось начать вывод кораблей и транспортов в море в ночь с 27 на 28 августа, чтобы самый опасный участок перехода у м. Юминда форсировать в светлое время суток. Но разыгравшийся семибалльный шторм сорвал этот план, и движение конвоев началось только после полудня 28 августа.

Около 16.00 корабли отряда главных сил снялись с якорей и начали движение на восток. «Киров» шел под флагом командующего флотом В.Ф.Трибуца. На участке от о-ва Аэгна до м. Юминда корабли и суда неоднократно подвергались атакам авиации противника и артиллерийскому обстрелу батарей с м. Юминда. Зенитная артиллерия отражала атаки авиации, а главный калибр крейсера вел огонь по батарее противника. 100-мм батарея отразила атаку ТКА противника. Но главной была минная опасность. Именно «рогатая смерть» явилась причиной гибели 15 боевых кораблей и 30 транспортов.

К востоку от о-ва Кери корабли и суда вошли в район плотных минных заграждений противника (с 11 июля по 28 августа к северо-западу, северу и северо-востоку от м. Юминда немцами было выставлено более 2500 мин и минных защитников). Только за полчаса наблюдатели «Кирова» обнаружили впереди корабля 5 мин. Своими параванами-охранителями крейсер захватил две мины. Чтобы избежать неминуемого взрыва тросы параванов были срезаны автогенном. В 22.45, когда основная часть кораблей и судов прошла плотное минное заграждение, командующий флотом отдал приказание всем кораблям и судам встать на якорь к северу от острова Вайндло.

29 августа в 5.40 отряд главных сил снялся с якоря и продолжил движение. На переходе от острова Вайндло до Кронштадта минная обстановка была несложной и не вызвала гибели кораблей и судов. Основной опасностью на этом участке стала вражеская авиация. На переходе от о-ва Родшер до о-ва Гогланд авиация противника группами по 5-10 самолетов непрерывно бомбила корабли и суда. Авиационное прикрытие перехода не было организовано. Первая пара истребителей появилась над кораблями лишь в 8.45 мин. В дальнейшем в воздух была поднята вся свободная истребительная авиация. Во время Таллинского перехода крейсер отразил атаки 32 самолетов, ни одна из более 80 бомб, сброшенных на корабль, не достигла цели.

В 16.30 29 августа «Киров» бросил якорь на Кронштадтском рейде.

30 августа буксиры ввели крейсер в Лесную гавань и поставили у стенки. Корабль был включен в систему артиллерийской обороны Ленинграда. В тот же день приказом Наркома ВМФ ОЛС КБФ был расформирован, а его корабли переданы в состав эскадры, командующим которой был назначен вице-адмирал В.П. Дрозд. До конца войны «Киров» был флагманским кораблем эскадры КБФ. В ночь с 3 на 4 сентября крейсер вел огонь по войскам противника на Карельском перешейке, выпустив 85 снарядов главного калибра. С 4 по 6 сентября крейсер выполнил более 30 стрельб, своим огнем помогая частям 23-й армии остановить противника на приморском участке, на рубеже реки Сестра.

«Киров» принимал участие в отражении сентябрьского штурма противника. 7 сентября крейсер вел огонь по южному берегу залива в районе Ораниенбаума, а 8-го совместно с линкором «Октябрьская революция», обстреливал войска противника в районе Дятлицы, Кипень.

Корабельная артиллерия наносила серьезный урон наступающим немецким частям. И тогда немцы бросили на корабли и Кронштадт авиацию. Десятки бомбардировщиков волна за волной совершали налеты на гавани и рейды. Если в Таллине корабль мог маневрировать на рейде, уклоняясь от атак авиации, то в Кронштадте он стоял в гавани с холодными машинами. Зенитное вооружение крейсера было усилено: с него сняли три 45-мм орудия и установили пять 37-мм автоматов. 19 сентября, впервые после Таллинского перехода, зенитная артиллерия крейсера открыла огонь по самолетам противника. 21 сентября авиацией противника было совершено три массированных налета на Кронштадт, бомбы упали вблизи корабля, зенитчиками был сбит Ju-87.

22 сентября противнику удалось прорваться к берегу залива в районе Урицка, и к авиации присоединилась и артиллерия. 22 и 23 сентября продолжались налеты на Кронштадт, основной целью фашистской авиации были корабли.

23 сентября 100-мм орудия крейсера выпустили 693 дистанционные гранаты – свыше 115 на орудие, 45-мм пушки 827 и 37-мм автоматы 370 снарядов. В результате был сбит один Ju-87. В этот день в 14.30 во время авианалета корабль получил два прямых попадания. Одна бомба попала в палубу полубака правого борта и взорвалась при прохождении через каюты начсостава. Вторая, пробив верхнюю палубу, упала на нижнюю броневую палубу и не взорвалась. Погибли 3 моряка, 12 – ранены. Возник пожар, но его удалось быстро ликвидировать. После отбоя тревоги в одной из кают была обнаружена неразорвавшаяся авиабомба. Матросы открыли иллюминатор и выбросили бомбу за борт.

В результате попадания бомб и снарядов, а также от близких разрывов с 21 по 24 сентября 1941 г. корабль получил множество повреждений, которые не снизили его боеспособность. За время нахождения «Кирова» в Кронштадте его орудия главного калибра выпустили около 500 снарядов, зенитчики сбили три и повредили 12 самолетов противника.

В связи с регулярными обстрелами рейдов и гаваней Кронштадта военный совет КБФ принял решение перебазировать крупные корабли в Ленинград. В ночь с 23 на 24 сентября «Киров» перешел в Ленинград и встал к стенке завода № 194. Заводские цеха ограничивали сектора обстрела главного калибра, поэтому крейсер перевели к правому берегу Невы у 19-й линии Васильевского острова.

В ноябре 1941 г. в командование кораблем вступил капитан 1 ранга С.Д. Солоухин.

В связи с замерзанием Финского залива, крейсер в числе других кораблей был привлечен к обороне Ленинграда с морского направления. Из личного состава был сформирован стрелковый батальон. 18 декабря крейсеру была установлена

Крейсер «Киров» на Неве, зима 1941/42 г.



оперативная готовность на зимний период – 6 суток, корабль должен был иметь в готовности одну башню главного калибра. 28 декабря все корабли, стоявшие на Неве и ее притоках, были сведены в группы, крейсер вошел в группу № 1а. В декабре 1941 г., когда большинство кораблей КБФ были переведены на угольное и дровяное отопление, «Киров» одним из немногих был оставлен на нефтяном отоплении. Для сохранения тепла в помещениях палуба была покрыта толстым слоем шлака, над люками и у дверей надстроек построены тамбуры.

В суровую блокадную зиму 1941/42 года экипаж совместно с рабочими завода № 189 (Балтийский завод) ремонтировал корабль, устраняя повреждения.

28 марта 1942 года немецко-фашистское командование отдало приказ о начале операции «Айсштосс» («Ледовый удар»). Оно рассчитывало уничтожить вмерзшие в лед Невы корабли комбинированным ударом осадной артиллерии и бомбардировочной авиации. Для участия в операции были выделены осадная артиллерия 18-й армии и 1-й авиакорпус.

4 апреля при массированном налете на Ленинград на крейсер было сброшено 10 бомб, из которых 9 разорвались вблизи борта, а одна попала в корабль в районе 273 шп., пробила две палубы, борт и разорвалась уже в воде.



Повреждения, полученные крейсером в результате попадания бомбы 24 апреля 1942 г.

Вышли из строя дальномёры КДП, повреждены две установки 45- и 100-мм, наружная обшивка и палубы получили значительные вмятины. При отражении налета расход зенитного боеприпаса крейсеров составил: 207 100-мм, 390 45-мм, 650 37-мм снарядов и 1500 12,7 мм патронов. В ночь на 5 апреля противником была предпринята вторая попытка нанести удар по кораблям. Но к городу смогли прорваться лишь 8 самолетов. Повреждения, полученные во время налета, устранялись личным составом с помощью завода № 189.

24 апреля 1942 г. фашистская авиация нанесла третий массированный удар по кораблям, во время которого «Киров» получил прямые попадания трех авиабомб и одного 6-ти дюймового снаряда. В 14.00 три бомбы попали в район кормовой трубы. Возник пожар в отделении вспомогательных котлов и других помещениях в надстройке, начал рваться боезапас. Горевший боезапас выбрасывался за борт, причем были случаи, когда снаряды рвались в руках личного состава. В 14.46 пожар был полностью ликвидирован. Были разрушены кормовые: ходовая рубка, ходовой и сигнальный мостики. Разрушены вся средняя надстройка от 140 до 180 шп. на верхней палубе и помещения под ней на нижней (броневой) палубе. Разрушена кормовая труба с дымоходами до бронепалубы, «ноги» грот-мачты, кормовая часть катапульты, кормовая стрела, шлюпбалки, камбуз. Разбиты фундаменты шести 100 мм орудий и двух автоматов средней группы.



«Киров» ведет огонь по противнику с позиции на Неве, зима 1941/42 г.

Требуют замены пять 100 мм орудий Б-34 и два автомата 70-К, поврежден дальномер КДП и выведен из строя 1,5 м дальномер на кормовом мостике. Разбиты все приборы торпедной стрельбы и повреждены трубы правого торпедного аппарата.

Потери личного состава составили 86 убитых и 46 раненых. Из зенитных средств на крейсере остались только по три 45- и 37- мм орудий и пулеметы.

В ночь с 24 на 25 апреля буксиры перевели «Киров» за мост Лейтенанта Шмидта к набережной Красного флота. На место крейсера поставили старое учебное судно «Свирь». На следующее утро «юнкерсы» вновь появились над бывшей стоянкой крейсера и потопили «Свирь». По приказу начальника штаба КБФ на середине Невы между мостами Лейтенанта Шмидта и Республиканским были установлены бочки, стоя на которых «Киров» мог вести огонь главным калибром. Переход на огневую позицию с помощью буксиров не должен был занимать более двух часов после поступления приказа.



Ремонт корабля занял два месяца и включал изготовление кожуха второй дымовой трубы, кормовой надстройки и ЗКП, установку новых универсальных орудий. Вместо трехногой грот-мачты поставили легкую, одинарную. Катапульту сняли, освободив место под зенитки. Зенитное вооружение крейсера было усилено: вместо шести установили восемь 100-мм орудий, вместо катапульты – три 37-мм автомата, 45-мм пушки на кормовой надстройке заменили 37-мм автоматами, число которых было доведено до 12, установили дополнительно два счетверенных 12,7-мм пулемета «Виккерс».

В конце июня 1942 г. «Киров» перевели к правому берегу Невы к Университетской набережной. В 1943 г. верхняя палуба крейсера была покрыта броневыми плитами толщиной 35 мм в два слоя.

Родина высоко оценила участие «Кирова» в обороне Таллина и Ленинграда.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 февраля 1943 г. «за образцовое выполнение экипажем боевых заданий командования и проявленные при этом мужество и отвагу» крейсер «Киров» первым среди надводных кораблей КБФ был награжден орденом Красного Знамени.

В июне и июле 1943 г. «Киров» выполнил две стрельбы по батареям противника.

В январе 1944 года началась операция по разгрому немецких войск под Ленинградом – событие, которого так ждали жители блокадного города, моряки Балтфлота и воины, защищавшие Ленинград.

«Киров» совместно с другими кораблями эскадры был включен во вторую артиллерийскую группу под командованием вице-адмирала Ю.Ф. Ралля (держал флаг на крейсере). Утром 19 января буксиры взломали невиский лед, крейсер вышел на середину реки и стал на якорь напротив Академии художеств (Университетской набережной). Он открыл огонь, обстреливая узлы дорог, живую силу и технику в районе Копорское – Коврово – Зайцево – Телези, поддерживал наступление 42-й армии, подавляя и разрушая узлы сопротивления противника.



«Киров» ведет огонь по противнику с позиции на Неве, 7 июля 1944 г.

Было выпущено 72 снаряда главного калибра. На следующий день корабль вел огонь по району Тайцы и София. К исходу 20 января войска Ленинградского фронта овладели Урицком. Вечером 27 января загремели зенитные орудия крейсера.

Впервые за годы войны, они стреляли холостыми, салютуя в честь великой победы под Ленинградом.

В июне 1944 года «Киров», заняв огневую позицию в Ленинградском торговом порту, огнем главного калибра разрушал доты и дзоты «линии Маннергейма», обеспечивая наступление войск Ленинградского фронта на Выборгском направлении. Это были последние боевые залпы крейсера. С января 1945 г. крейсером командовал капитан 2 ранга М.Д. Осадчий.

Всего за годы Великой Отечественной войны на крейсер было совершено 24 налета авиации, в которых участвовали 347 Ju-88 и Ju-87.

В мае 1945 г. «Киров» перешел в Кронштадт. Спустя полгода после окончания войны, 16 октября 1945 г. крейсер чуть было не погиб, в результате взрыва немецкой донной магнитной мины типа «С» с весом заряда взрывчатого вещества 700 кг ТГА (910 кг тротила) на расстоянии 20 м от днища в районе носовой башни. Грамотные, самоотверженные действия экипажа и помощь спасателей предотвратили катастрофу. Корабль был удержан на плаву, доведен до Кронштадта и поставлен в док. После завершения капитального ремонта «Киров» длительное время находился в строю.

3 августа 1961 г. он был переклассифицирован в учебный крейсер. В качестве флагманского корабля «Киров» участвовал в командно-штабных учениях «Север» (июль 1968 г.) и маневрах «Океан» (апрель-май 1970 г.). В составе отрядов кораблей «Киров» ходил с визитами в Гдыню (7-10 июля 1965 и 25–27 июня 1970 г.) и Стокгольм (3-7 июля 1967 г.). Где бы ни базировался крейсер, на праздничные парады он всегда приходил на Неву в Ленинград.



«Киров» на Неве, 1969 г.

История корабля «Ворошилов»

Лоскутова Евгения, обучающаяся
МОУ лицей «Экос», г. Новоалександровск

Краснознамённый крейсер «Ворошилов» – легкий крейсер проекта – 26. Назван в честь Маршала Советского Союза Климента Ефремовича Ворошилова.

Великую Отечественную войну крейсер встретил в составе Отряда легких сил Черноморского флота. На нём плавал контр-адмирал Т.А. Новиков. Крейсер «Ворошилов» отрабатывал боевые задачи, как одиночные, так и в составе отряда. С 14 по 20 июня 1941 года участвовал в больших учениях, проводимых совместно с войсками Одесского военного округа. 23 июня 1941 года поступил приказ принять участие в операции по разрушению портовых сооружений и уничтожению запасов нефти в главной базе противника – Констанце.

В середине сентября в связи с сосредоточением крупных сил немецко-фашистской пехоты и техники на подступах к Перекопу, крейсеру «Ворошилов» был отдан приказ обстрелять противника в Алексеевке, Хорлы и Скадовске.

В конце сентября крейсер в сопровождении эсминца «Смышленный» перебазировался из Севастополя в Новороссийск, где длительное время стоял у Элеваторной пристани.



В ноябре корабль подвергся нападению немецкой авиации и получил значительные повреждения. После этого экипаж начал готовить корабль к переходу в Потти для ремонта. Для его буксировки был выделен крейсер «Красный Кавказ». В марте 1942 года крейсер вернулся в строй. Обстреливал позиции немецких войск в Феодосийском заливе, выпустил 190 снарядов главного калибра. В мае крейсер осуществил переброску бригады морской пехоты в Севастополь.

С декабря 1942 года по январь 1943 года крейсер «Ворошилов» находился на ремонте. В феврале 1943 крейсер обстреливал немецкие войска в районе Новороссийска, выпустил 240 снарядов главного калибра. В Новороссийск крейсер перебазировался 18 августа 1944 года, а потом в состав эскадры Черноморского Флота совершил переход из Новороссийска в Севастополь. Из Севастополя крейсер вышел 9 июня 1946 года 25 суток длилось плаванье.

8 июля 1945 года крейсер был награжден орденом Красного Знамени.

За всю войну крейсер «Ворошилов» 1097,5 был в походах и проплыл больше 7650 миль. В дальнейшем «Ворошилов» входил в 50-ю дивизию крейсеров Черноморского Флота. В 1949-м он занял 1-е место по состязательным артиллерийским стрельбам среди флотов.

В апреле 1954-го «Ворошилов» был поставлен на капитальный ремонт и модернизацию в Севастополе. Но в феврале 1956-го его вывели из боевого состава флота, разоружили, а в августе переквалифицировали в опытное судно для испытаний новых видов ракетного оружия.

2 марта 1973 года крейсер был выведен из состава флота. Разобран в Севастополе в 1975- 1976 годах.

Гвардейский минный заградитель «Марти» («Ока»)

Петросян Алекс, обучающийся
МОУ лицей «Экос», г. Новоалександровск

После переоборудования корабль имел следующие тактико-технические характеристики: водоизмещение 6189т, длина 122,3 м, ширина 15,39 м и осадка 6,97 м, две паровые машины суммарной мощностью 11426 л.с., скорость 18/12 уз.дальность плавания до 2300 миль (12 узловой скоростью).



Минный заградитель «Марти» накануне войны.

Вооружение: четыре 130-мм, семь 76,2-мм орудий, три 45-мм зенитные пушки и два спаренных пулемета. Но главным вооружение корабля были мины заграждения. Он мог принять на главную и верхнюю палубы и в двухъярусный трюм от 320 (тип КБ) до 535 (обр.1912 г.) мин. Мины подавались к кормовым скатам специальными транспортерами. Экипаж –390 человек.

Заложен в октябре 1893 г. в Копенгагене (Дания) на заводе «BurmeisterofWain» в качестве императорской яхты под наименованием «Штандарт». Спустили корабль на воду в 1895 г. и в 1896 г. он вступил в строй.

Императорская яхта «Штандарт» после Ледового похода в апреле 1918 г. долгие годы стояла на хранении в Кронштадтском порту. После подавления Кронштадтского восстания 1921 года она была переименована в «18 марта».

В 1933 г. ее перевели к стенке Ленинградского судостроительного завода им. А.Марти и началось переоборудование бывшей яхты, в боевой корабль–минный заградитель. 28 августа 1934 года корабль был переименован в «Марти». В 1936 г. переоборудование было завершено, а 25 декабря 1936 г. на нем был поднят военно-морской флаг, он вошел в состав КБФ.

При перестройке учли и опыт первой мировой войны, и развитие военной науки.

Модернизация настолько изменила внешний вид корабля, что в английском справочнике Джейна было сказано: «Это совершенно новый

корабль, не имеющий ничего общего с прогулочной царской яхтой... что явствует хотя бы из контуров и внешнего вида корабля». Англичане именовали минзаг минным крейсером. В 1938 году корабль, стал флагманом соединения заграждения и траления КБФ.

22 июня 1941 г. «Марти» встретил на Таллинском рейде под командованием капитана 1 ранга Н.И. Мещерского. Первыми боевыми операциями советского флота на всех театрах стали постановки оборонительных минных заграждений, предусмотренных «планом прикрытия», разработанным перед войной.

Для постановки оборонительного минного заграждения в устье Финского залива, был сформирован отряд кораблей под флагом командующего эскадрой КБФ контр-адмирала Д.Д. Вдовиченко. В его состав вошли минные заградители «Марти» и «Урал», лидеры «Минск» и «Ленинград», эсминцы «Артем», «Володарский» и «Карл Маркс».

Приняв на борт мины, отряд в ночь на 23 июня вышел из Таллина. В течение шести часов он совершил переход к месту минной постановки. Корабли выполнили постановку заграждения и благополучно вернулись в базу. «Марти» выставил на пути вероятного движения кораблей противника 380 мин. Противник сопротивления не оказывал.

Минные постановки продолжались и в последующие дни. «Марти» в составе отрядов кораблей выходил в море 25, 26, 29 и 30 июня, участвуя в оборудовании минной позиции в устье Финского залива. Протяженность всего минного заграждения была более 22 миль, а глубина—7 миль. Всего на центральной минно-артиллерийской позиции было поставлено 2687 мин и 638 минных защитников.

Для прикрытия подходов к главной базе флота – Таллину минзаг в сопровождении катеров МО 3 июля направился в район к северу от острова Найсар. Как только «Марти» начал постановку мин, по нему открыла огонь финская 12-дюймовая батарея Макилуото. Снаряды ложились близко у борта, осколки летели на корабль. Катера поставили дымовую завесу, закрыв минзаг. Он полностью выполнил задание, выставив 300 мин.

В конце августа директивой Военного Совета Северо-Западного направления было приказано усилить Восточно-Гогландскую позицию и создать Тыловую позицию в районе Нерва-Лавенсари-Кургальский риф-Сейвесте-Шепелев.

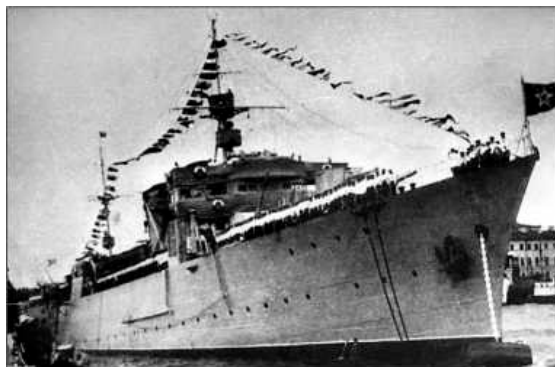
1, 4 и 26 сентября минзаг участвовал в оборудовании Тыловой позиции. 10 сентября «Марти» и эсминец



«Сметливый» в обеспечение трех БТЩ и трех МО выставили 380 мин для усиления Восточно-Гогландской позиции.

В конце сентября минный заградитель стоял в Кронштадтской гавани.

19 сентября начались массированные налеты немецкой авиации на Кронштадт и корабли. 21 сентября в результате близких разрывов авиабомб на «Марти» вышли из строя три орудия. В течение 23 сентября были совершены шесть налетов фашистской авиации на Кронштадт, в которых участвовали более 100 самолетов. Вокруг «Марти» то и дело взметались перемешанные с илом столбы воды. Были выведены из строя расчеты двух орудий. Полутонная бомба разорвалась в нескольких метрах от форштевня. Образовались множество пробоин в борту. В шкиперском помещении возник пожар. Рядом находился артиллерийский погреб, в случае опасности его следовало затопить. Однако, моряки, действуя решительно и умело, не дали огню распространиться дальше. Затопление погреба не потребовалось, корабль был спасен.



«Марти» на Неве во время парада.

Необычным стал выход 26 сентября на усиление Тыловой позиции. Необходимо было заградить минами фарватер, который мог быть использован противником. Рано утром «Марти» в сопровождении трех БТЩ и шести МО вышел на выполнение боевой задачи. Постановку заграждения решили начать с западной точки линии, чтобы иметь свободный путь для отхода кораблей. Однако при подходе к восточной точке линии минного заграждения корабли попали под массированный огонь вражеской батареи с мыса Сейвясте. Мины на заградителе были уже окончательно подготовлены к постановке, поэтому попадание даже одного осколка в них вызвало бы взрыв всего боезапаса. В столь критический момент Н.И. Мещерский принял решение вопреки намеченному плану начать постановку не с западной точки заграждения, а с восточной. Это сокращало время нахождения под обстрелом и исключало попадание под огонь батареи в конце постановки мин. Минзаг шел вперед, закрывая за собой путь и для врага и для себя. Наконец вырвались из зоны обстрела. Приказ был выполнен и корабль, имея перед собой три БТЩ, двинулся в обратный путь по немецкому минному заграждению. Прошла минута, другая – и вдруг раздался взрыв, затем второй: оба полутрала перебиты и БТЩ вышел из строя. Еще два взрыва, и второй тральщик потерял оба полутрала. У самого борта, покачиваясь на волнах, проплыло несколько зловещих черных шаров. Шли минуты. Каждая казалась вечностью. Снова взрыв, уже в трале третьего БТЩ. Целым остался только один полутрал. С его помощью и удалось благополучно вывести минзаг на чистую воду.

10 сентября 1941 г. командиром корабля назначается капитан 2 ранга Г.С.Абашвили.

В первых числах ноября минный заградитель участвовал в походе на Ханко для эвакуации его героических защитников. 30 октября приказом командующего КБФ



был сформирован 1-й отряд кораблей для перевозки войск с Ханко. В состав отряда включили минный заградитель «Марти», эсминцы «Стойкий» и «Славный», пять БТЩ и пять катеров МО. Возглавил отряд командующий эскадрой вице-адмирал В.П. Дрозд. На «Марти» находился командир отряда заградителей капитан 1 ранга Н.И. Мещерский.



«Марти» стоял в Ленинграде на ремонте, исправляя повреждения, полученные во время бомбежек немецкой авиацией. Получив приказ готовиться к операции, на корабле срочно закончили ремонт, оборудовали трюмы для приемки войск, срезали мачты. 31 октября минзаг перешел из Ленинграда в Кронштадт.

В ночь на 1 ноября корабли отряда снялись с якоря и, пройдя боновые заграждения, построились в походный ордер. Утром они прибыли на рейд Сууркюля на острове Гогланд. С наступлением темноты отряд покинул Гогланд и взял курс на запад. В 23.24 взорвалась первая мина в трале головного БТЩ «Гак». Два других БТЩ подсекли две мины, прошедшие в нескольких метрах от бортов «Марти». После поворота отряда на курс 225°, на протяжении трех миль в течение четверти часа произошли пять взрывов в тралах, в результате чего с исправным тралом остался только один БТЩ. Кораблям трудно было удерживаться в узкой протраленной полосе и в 2.20 2 ноября при пересечении северной части минного заграждения в правый параван – охранитель «Марти» попала мина, которая взорвалась в 7-8 метрах от борта. Раздался оглушительный взрыв, и огромный черный столб воды взметнулся у борта. Корабль качнуло на левый борт, но почти мгновенно столб рухнул на палубу и образовался крен на правый борт. Минзаг застопорил ход, походный строй отряда нарушился.

Экипаж «Марти» осмотрел помещения и механизмы. Выяснилось, что пробоины нет, но взрыв вызвал на корабле многочисленные повреждения, в том числе достаточно серьезные. Все котлы сдвинулись с фундаментов, а три котла дали течь; от сотрясения вышел из строя турбогенератор № 2, всюду погас свет; в рубке сорвало штурвал с тумбы рулевого управления, и несколько секунд пока рулевой краснофлотец не перешел на запасном пост, корабль двигался без

управления. Силой взрыва был погнут шток цилиндра высокого давления паровой машины, и выправить его вне заводских условий не представлялось возможным. Вышел из строя пожарный насос, повреждены два дальномера. Не действовали телефоны и машинный телеграф. Вышел из строя носовой гирокомпас.

Экипаж быстро устранил неисправности. Генератор № 1 был в готовности к пуску и через 4 минуты он дал электроэнергию по всему кораблю. Течь в двух котлах устранили. Однако котел № 3 пришлось вывести. Корабль потерял 25 % мощности. Уже после возвращения в Ленинград, когда «Марти» поставили к стенке завода для исправления повреждений, ремонтники удивились тому, как он вообще мог двигаться. Корабль с тяжелыми повреждениями выполнил боевое задание.

В 2.30, после исправления на «Марти» дали ход и заменили правый параван. В 7.00 2 ноября отряд в полном составе прибыл на рейд Ханко. Минзаг с помощью буксиров вошел в гавань и встал у стенки под погрузку.

Перед самым походом мачты корабля были срезаны, именно поэтому противник не заметил минзага. «Марти» принял на борт 2029 бойцов и командиров, два дивизиона 343-го артполка и всю артиллерию 270-го стрелкового полка: 12 122-мм гаубиц, 18 76-мм пушек, 8 45-мм пушек, 4 122-мм миномета, 11 82-мм минометов, 4,5 комплекта боезапаса, винтовки, пулеметы. После завершения погрузки, минзаг будто уменьшился в размерах, ибо осадка корабля значительно увеличилась – на борт корабля приняли сверх нормы 300 т груза.

В 19.43 отряд вышел из Ханко. Финны, обнаружив, что на Ханко пробилась русские корабли, не только обстреляли их с берега, но и погасили маяки. На обратном пути по бортам кораблей выставили наблюдателей с длинными шестью. За время обратного перехода «Марти» десять раз уклонялся от плавающих мин, пять раз мины взрывались прямо по носу минзага в тралах лидирующего тральщика.

В 2.40 3 ноября по кораблям открыла огонь батарея на мысе Юминда. Снаряды упали с недолетом в 5 кбт от минзага. «Марти» увеличил скорость, а БТЦ-218, шедший без трала, вышел из строя и совместно с катерами прикрыл его дымовой завесой. На рассвете отряд прибыл на Гогланд и встал на якорь у Северной деревни (Сууркюля).

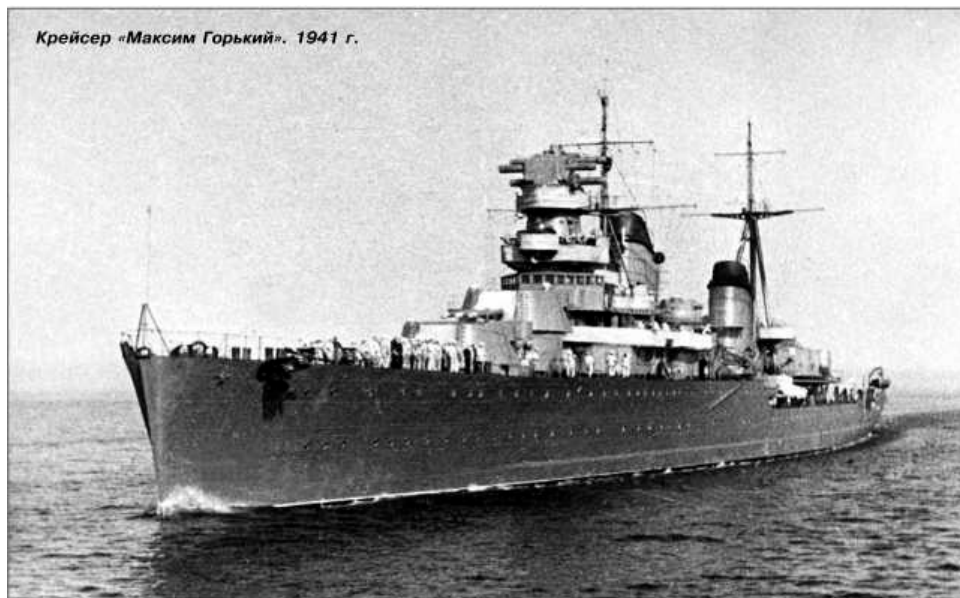
Вечером отряд В.П. Дрозда снялся с якоря для перехода в Ленинград. От Толбухина маяка до Ленинграда корабли шли в сплошном льду толщиной 7-10 см. Днем 4 ноября они вошли в Неву, подошли к пристани и начали выгрузку.

Первый поход на Ханко прошел блестяще, без потерь и серьезных повреждений. Но полученные повреждения не позволили «Марти» участвовать в последующих походах на Ханко.

В дальнейшем в боевых действиях минный заградитель не участвовал. 19 января 1942 г. командиром корабля назначается капитан 3 ранга П.В. Шевцов, а 9 декабря – капитан 2 ранга В.С. Быков.

Зимой
1941/1942 гг.
«Марти» стоял на
Неве, экипаж
своими силами
ремонтровал
корабль.

Создание
минных позиций в
Финском заливе и
участие в
эвакуации Ханко
было отмечено
командованием.



Приказом народного комиссара ВМФ от 3 апреля 1942 г. № 72 экипаж минного заградителя «Марти» был удостоен звания гвардейского.

В апреле 1942 г. немцы провели операцию «Айштосс» – массированные налеты авиации на корабли Балтийского флота, скованные льдами. Зенитчики «Марти» отражали атаки самолетов противника, корабль не получил больших повреждений.

В конце 1942 г. 150 старшин и матросов корабля были направлены на фронт. В марте 1944 г. «Марти» вошел в состав ОВР Таллиннского морского оборонительного района.

За время Великой Отечественной войны «Марти» совершил 12 боевых походов, прошел 4359 миль. Им было поставлено 3159 мин, зенитчики корабля сбили 6 самолетов противника.

В
послевоенный
период минный
заградитель
продолжал
находиться в
строю в 1948 г.
он был
переименован в
«Оку».



В конце 1950-х гг. минзаг разоружили, переоборудовали в плавказарму, а в 1961 году – в корабль мишень для отработки ракетных стрельб. После получения при этом значительных повреждений, корабль был разобран на металл.

Краснознаменный крейсер «Максим Горький»

Старых Анастасия, обучающаяся
МОУ лицей «Экос», г. Новоалександровск

Водоизмещение стандартное 8177т, нормальное – 8882 т, полное – 9792т; длина 191 м, ширина 17,7 м, осадка 6,33 м; мощность механизмов 129 500 л.с., скорость хода максимальная свыше 35 уз, экономическая – 17,8 уз, дальность плавания 4880 миль (экономическим ходом). Вооружение: 9 180-мм, 6 100-мм, 9 45-мм (с августа 1941г. 10 37-мм) орудий, 4 12,7-мм пулемета (в 1943 г. количество 37-мм орудий доведено до 13, а пулеметов до 6), 2 трехтрубных 533-мм торпедных аппарата, 2 бомбомета БМБ-1, 6 бомбосбрасывателей, 30 больших и 60 малых глубинных бомб, 100 мин «КБ», катапульта и 2 самолета КОР. Бронирование корпуса и башен ГК 50-70-мм, боевой рубки 100-150-мм. Экипаж 963 человека.

Крейсер, названный в честь великого пролетарского писателя, был заложен 20 декабря 1936 г. на заводе № 189 (Балтийском заводе) в Ленинграде. 30 апреля 1938 г. он был спущен на воду. 12 ноября 1940г. вступил в строй и вошел в состав КБФ.

Еще официально не вступивший в строй головной крейсер пр. 26 бис «Максим Горький» 27 июля 1940 г. участвовал в военно-морском параде на Неве в честь дня ВМФ. После поднятия флага, 13–14 декабря 1940 г. совместно с дивизионом новых эсминцев он перебазировался в Таллин. 14 июня 1941 г. в составе ОЛС он перешел из Таллина в Усть-Двинск, где и встретил начало Великой Отечественной войны под командованием капитана 2 ранга (затем капитана 1 ранга) А.Н. Петрова.

22 июня 1941 г. отряд минных заградителей и эсминцев под флагом командующего эскадрой КБФ контр-адмирала Д.Д. Вдовиченко начал постановку оборонительного минного заграждения в устье Финского зал. Для прикрытия его от ударов противника со стороны моря, в 17.57 22 июня из Усть-Двинска вышел отряд кораблей под командованием начальника штаба ОЛС капитана 2 ранга И.Г. Святова в составе крейсера «Максим Горький» и эсминцев «Гневный», «Гордый» и «Стерегущий». Отряд должен был маневрировать западнее района постановки мин и не допустить сил противника к кораблям, ставившим мины. Считалось, что противник укрылся в шхерах для срыва минных постановок.

Дозорный тральщик БТЩ-216 на рассвете 22 июня обнаружил севернее острова Хиума минное поле, о чем донес в штаб флота, но оно не было учтено. В Усть-Двинске, где базировалась значительная часть флота, причем наиболее современные корабли, не было ни одного быстроходного тральщика, следовательно, корабли могли рассчитывать только на собственные параваны-охранители. Чтобы прибыть в назначенный квадрат в установленное время отряд должен был пройти 180 миль 22-узловым ходом. Корабли миновали Ирбенский пролив и около трех часов ночи 23 июня, снизив скорость до 18 уз,

начали маневрирование вблизи маяка Тахкуна, следуя переменными курсами. В большинстве трудов по Великой Отечественной войне говорится о том, что в первый день войны советский флот не понес потерь. Но наступило утро второго дня войны. В 3.35 в 16-18 милях к северо-западу от маяка Тахкуна подорвался на mine шедший головным эсминец «Гневный», у которого была оторвана носовая оконечность корпуса по второе орудие главного калибра.

Сразу же после этого крейсер и «Стерегущий» повернули «все вдруг» на обратный курс.

Следуя этим курсом, в 4.21 крейсер подорвался на mine в точке с координатами 59°20с.ш. и 22°00в.д.

Силой взрыва была оторвана носовая оконечность, которая, перевернувшись вверх форштевнем быстро затонула. Район разрушений ограничивался 55 шп. Траверзная броневая переборка на 61 шп. повреждений не получила и сохранила водонепроницаемость. Чтобы устранить дифферент на нос были затоплены кормовые дифферентные и креновые отсеки, а позже – кормовое подбашенное отделение. Переборки на 61 и 83 шп. были подкреплены деревянными упорами. Выяснив состояние корабля и машин, в 4.31 командир, боясь разрушений носовой переборки, дал задний ход. Но корабль не слушался руля, описывая циркуляцию. Командир пошел на риск и дал машинами «малый вперед». Траверзная переборка выдержала, и скорость постепенно повысили до 8уз, а затем и до 12 узлов (при этом машины давали 109 об/мин, что соответствовало 16 узлам при нормальных условиях). После подрыва корабль полностью сохранил свою боеспособность и подвижность.



Командир крейсера решил идти к ближайшему берегу – острову Вормси. На переходе сигнальщики трижды обнаруживали подводные лодки (скорее всего за перископы принимались плавающие предметы, как говорили еще в 1-ю мировую войну «заперископило»). Каждый раз корабль выполнял маневр уклонения от возможных атак и открывал огонь из 100-мм и 45-мм орудий. В 8.30 корабль, сопровождаемый эминцем «Стерегущий» подошел к юго-западной оконечности острова Вормси в проливе Хари-Курк (Воози-Курк). Но крейсер не мог встать на якорь т.к. становые затонули вместе с носовой оконечностью, а стоп-анкер был потерян в результате сотрясения от взрыва. Чтобы корабль не вынесло течением на камни, его приткнули носом к мели и приняли балласт в носовые отсеки. Корабль сел на грунт носовой частью, с

таким расчетом, чтобы винты и руль оставались на глубине, даже если корабль развернет течением.

По приказанию комфлота для оказания помощи «Максиму Горькому» был сформирован отряд кораблей под командованием командира ОВРа главной базы капитана 2 ранга А.А. Милешкина (флаг на БТЩ-208 «Шкив»): дивизион БТЩ, эсминцы «Артем» и «Володарский», 5 катеров МО, спасательное судно «Нептун» и гидрографическое судно «Лоод».

В 21.35 из Таллина пришли дивизион БТЩ, буксир «Зарница» и вспомогательное судно «Кама». На «Каму» было выгружено 1200 180-мм полузарядов из погребов 1-й и 2-й башен и 6 боевых зарядных отделений торпед.

В 7.35 24 июня прибыли эсминцы «Артем» и «Володарский». К 8 часам водолазные работы были закончены. На разрушенную часть носового оконечности был надет пластырь. Перед переборкой 61 шп сооружен деревянный барьер для защиты ее от ударов волн. Из бревен, пластыря и парусины был сооружен фальшнос для уменьшения сопротивления. В 9.00 подошло спасательное судно «Нептун» и приняло буксирный трос с кормы крейсера, а буксир «Зарница» – носовой буксирный трос. Из носовых отсеков откачали воду, и корабль сошел с мели. В 9.53 крейсер отдал буксиры и начал движение своим ходом. Весь караван двинулся в путь, головным шел БТЩ-208, за ним строем уступа влево еще три БТЩ, затем «Стерегущий», «Артем», «Володарский», концевыми шли крейсер и спасательное судно.

В 11.58 у банки Лайне головной БТЩ подорвался на магнитной мине и быстро затонул. На нем погибли командир ОВРа, командир дивизиона БТЩ и все документы на переход. После гибели тральщика крейсер отработал назад и развернулся на обратный курс при помощи своих машин. В 14.20 отряд вернулся к острову Вормси. Чтобы крейсер держался в проливе, с него был подан буксир на спасательное судно «Нептун», которое встало на якорь.

Однако оставаться там тоже было нельзя т.к. над кораблями летали вражеские разведчики. В 18.00 при помощи спасательного судна «Максим Горький» начал разворачиваться для выхода из пролива, через 12 мин он отдал буксир и пошел самостоятельно. Крейсер шел не по фарватеру, а вблизи берега по малым глубинам, имея под килем не более 1,5 м воды.

25 июня в 1.50 отряд прибыл на Таллинский рейд. Три буксира повели крейсер в Купеческую гавань, и он ошвартовался у Северного мола.

После тщательного обследования повреждений офицеры техотдела флота подтвердили, что крейсер может идти в Кронштадт. Было решено идти по прибрежному фарватеру. 27 июня в 2.16 крейсер в сопровождении трех эсминцев и катеров МО вышел за тралом шести БТЩ. На переходе тральщики подсекли 4 мины. Из Нарвского зал. в Лужскую губу отряд прошел через сложный пролив Хайлода, где до войны не проходил ни один крупный корабль. В 18.30 «Максим Горький» пришел на Большой Кронштадтский рейд. С помощью буксира корабль прошел ворота гавани, а в 20.44 был введен в док им. Велешинского.

Выполнять срочные восстановительные работы поручили заводу № 189 (Балтийский завод). Было решено взамен оторванной, построить на стапеле завода новую носовую оконечность, спустить на воду, отбуксировать в Кронштадт и затем соединить ее в доке с корпусом корабля.

До 6 июля в доке была произведена обрезка и зачистка рваных участков обшивки и набора корпуса, определены места пристыковки новой носовой оконечности, произведен ремонт отдельных поврежденных участков корпуса. После этого корабль вывели из дока и поставили к стенке Морского завода.

С 3 по 18 июля на стапеле завода № 189 была изготовлена новая носовая оконечность массой около 150т. 18 июля ее спустили на воду, а в ночь с 20 на 21 июля отбуксировали в Кронштадт. Стыковка началась 21 июля. Сначала в док завели носовую оконечность, а затем и сам поврежденный крейсер. После откачки воды из дока, отсек подтянули, состыковали и заклепали.

2 августа корабль вывели из дока, а 12-го он вышел на рейд для проверки механизмов, оборудования, размагничивающего устройства и проведения ходовых испытаний.



Крейсер «Максим Горький» в сухом доке
(идет формирование новой носовой оконечности)

Во время ремонта с крейсера была снята катапульта и 45-мм орудия, а на их месте установили 10 37-мм автоматов. Вместо намеченных трех месяцев для восстановления крейсера понадобилось 43 дня.

18 августа при помощи четырех буксиров крейсер вошел в Лесную гавань и ошвартовался к Угольной стенке. Уже на следующий день его 100-мм орудия открывали огонь по самолетам противника. 24 августа «Максим Горький» перебазировался из Кронштадта в Ленинград. В 18.05 он ошвартовался у Хлебного мола Ленинградского торгового порта и был включен в систему артиллерийской обороны города.

4 сентября артиллерия крейсера впервые открыла огонь по наступающим в районе Белоострова финским войскам. Затем «Максим Горький» участвовал в отражении сентябрьского штурма Ленинграда. С 7 по 17 сентября, в наиболее критические дни напряженных боев, он систематически обстреливал наступающие вражеские войска в районе Красное Село, Тайцы.

Особенно напряженным был день 11 сентября, когда главный калибр выполнил 10 стрельб, выпустив 285 снарядов по наступающим немецким войскам.

Начиная с 12 сентября, 100-мм орудия крейсера ежедневно открывали огонь по немецким самолетам, бомбившим порт. К середине сентября линия фронта настолько приблизилась к городу, что артиллерия противника получила возможность вести огонь прямой наводкой по неподвижному кораблю. 16 сентября в корабль попал один 127-мм снаряд, а 17-го – четыре. Два пробили верхнюю палубу и надводный борт, третий – трубу, а четвертый надстройку, 7 моряков были убиты, 28 ранены, возникшие пожары быстро ликвидированы. Чтобы корректировать огонь своей артиллерии по кораблям, немцы в этот день в районе Красного села подняли аэростат с наблюдателями. Артиллеристы «Максима Горького» сделали по нему несколько выстрелов, после чего аэростат взмыл вверх и исчез (вероятно, был перебит привязной трос).

21 сентября в крейсер попали три тяжелых снаряда, в результате был разбит ходовой мостик, 9 моряков были убиты и 7 ранены. Дальнейшая стоянка на открытой позиции грозила кораблю гибелью. Командир крейсера капитан 1 ранга А.Н. Петров с разрешения штаба эскадры, сменил огневую позицию. Так как крейсер не мог развернуться в акватории порта, то он задним ходом, без помощи буксиров, против течения, прошел Морским каналом и укрылся в Гутуевском ковше, затратив на переход и швартовку всего 20 минут. Это был маневр, на который едва ли кто-нибудь отважился бы в мирное время.

На следующий день буксиры вывели корабль в Неву, поставив к левому берегу у завода № 194 им. А. Марти, а 23 сентября крейсер подошел к стенке завода № 189 для ремонта. Устранение повреждений продолжалось до 8 октября, но уже 3 октября буксиры перевели «Максим Горький» от завода к Железной стенке торгового порта вблизи устья Фонтанки. 22 и 24 октября противник обстреливал стоявший у стенки корабль. Поэтому, до того как устье Невы покрылось льдом, крейсер для выполнения стрельб с помощью буксиров менял позицию. 1 и 2 ноября корабль выполнил 4 стрельбы по району поселка Володарского, 22 и 23 — обстреливал батареи противника.



«Максим Горький» у стенки Торгового порта, зима 1941/42 г.

Несмотря на то, что крейсер менял места стоянки противник обстреливал корабль. 22 ноября снаряд попал в полубак перед 1-й башней. 29 ноября впервые огонь по позициям противника вели 100-мм орудия крейсера. Последнюю стрельбу в 1941 г. артиллеристы крейсера выполнили 27 декабря.

28 ноября 1941 г. Военным советом КБФ было принято решение о прекращении нефтяного отопления кораблей. С 5 декабря «Максим Горький» был переведен на отопление углем, на корабле был оставлен лишь аварийный запас – 60 т мазута. Для утепления помещений корабля верхнюю палубу

покрыли толстым слоем шлака, на люки и входы сделаны тамбуры. Для маскировки борта и надстройки корабля покрасили белилами.

Все стоявшие на Неве и ее притоках корабли были объединены в группы, «Максим Горький» вошел в состав группы № 2 базировавшейся в торговом порту. На зимний период кораблю была установлена оперативная готовность 6 суток, в постоянной готовности он должен был иметь одну башню главного калибра. 7 января 1942 г. командиром крейсера был назначен капитан 1 ранга И.Г. Святков.

Зимой 1941–1942 гг. неподвижно стоявший крейсер неоднократно обстреливала немецкая артиллерия. 21 января 1942 г. в корабль попал 6-дюймовый снаряд, в результате попадания было выведено из строя 100-мм орудие. Главный калибр корабля привлекался к контрбатареинной борьбе. 8 и 9 февраля «Максим Горький» обстреливал батареи противника на Вороньей горе израсходовав 29 180-мм снарядов.

С 28 марта по 30 апреля 1942 г. противник осуществил операцию «Айштосс» с целью уничтожить корабли КБФ. При отражении налетов отличились артиллеристы «Максима Горького». 4 апреля немецкие бомбардировщики сбросили на корабль более 70 бомб, две из них разорвались на стенке в 5-7 м от борта в районе 2-й башни, а одна в воде в 3-4 м от правого борта напротив боевой рубки. Однако «Максим Горький» отделался незначительными повреждениями. На следующий день налет повторился и опять без результатов для люфтваффе. 22 апреля крейсер обстреливал батареи противника в районе Лигово, содействуя войскам 42-й армии. Самым тяжелым днем для кораблей, стоявших на Неве, было 24 апреля когда «Максим Горький» атаковали 10 бомбардировщиков Ju-88, 12 пикировщиков Ju-87 и 15 истребителей Me-109. Налет сопровождался артобстрелом, радисты крейсера засекли работу вражеского корректировщика, находившегося в районе стоянки корабля. Свыше 150 бомб и 50 снарядов разорвались вблизи корабля. Прямых попаданий в крейсер не было, но осколками были убиты 3 краснофлотца и 5 ранены. От попаданий бомб и снарядов загорелся стоявший по носу крейсера транспорт, а также портовый склад, для их тушения были посланы аварийные партии. Зенитчики крейсера в этот день сбили два самолета. Следовало сменить стоянку, но лед был еще крепок, а буксиры и ледоколы не имели топлива. Налеты повторились 25 и 27 апреля, когда вслед за начавшимся артобстрелом корабль подвергся новым воздушным атакам. Всего 27 апреля вблизи корабля разорвалось 15 авиабомб и около 100 снарядов, осколки которых сделали множество мелких пробоин. В этот день зенитчиками корабля были сбиты два Ju-87. При отражении налетов авиации противника зенитчики крейсера израсходовали в апреле 504 100-мм, 1377 37-мм снарядов и 2181 12,7-мм патронов. Прямых попаданий в корабль противник не добился, но от сотрясений вышли из строя большинство приемников и передатчиков, дальномеры, котел № 3. Только вечером 28 апреля крейсер перевели к стенке завода № 196 (Судомех). Во время ремонта на крейсере дополнительно установили три 37-мм автомата и два счетверенных пулемета «Виккерс».

В мае-июне 1942 г. крейсер поддерживал своим огнем Невскую и Приморскую оперативные группы Ленинградского фронта, в августе «Максим Горький» выполнил три стрельбы по батареям противника в районе совхоза «Беззаботное». Всего за 1942 год главный калибр крейсера провел 9 боевых стрельб, выпустив по противнику 86 180-мм снарядов.

Зимой 1942-1943 гг. был выполнен ремонт механизмов и башен главного калибра. Верхняя палуба крейсера была покрыта броневыми плитами толщиной 30–37 мм в два слоя. Всего было уложено плит весом 225т.

18 февраля 1943 г. в командование кораблем вступил капитан 1 ранга А.Г. Ванифатьев.

Летом 1943 г. «Максим Горький» участвовал в контрбатарейной борьбе: 9 июля с позиции у завода «Судомех» и 17 августа от Железной стенки торгового порта крейсер обстреливал батареи противника в районе Знаменское, Коркули, израсходовав 106 снарядов главного калибра.

В январе 1944 года, накануне операции по снятию блокады Ленинграда крейсер был включен в состав второй группы морской артиллерии, корабли должны были разрушать узлы сопротивления, командные пункты, склады противника. 13 и 14 января орудия главного калибра «Максима Горького» произвели несколько выстрелов по укреплениям противника. Но основной удар артиллерия флота нанесла 15 января. 276 снарядов обрушили в этот день на позиции противника артиллеристы крейсера. Были отмечены три взрыва и большой пожар. С выходом наших войск на ближние подступы к основным узлам сопротивления противника – Красное Село и Ропша, на артиллерию крейсеров 2-й группы была возложена задача массированными огневыми ударами, чередующимися с методическим огнем, парализовать пути сообщения отходившей Петергофско-Стрельнинской группировки противника, рассеяв и уничтожив скопления его живой силы и техники. С 16 по 19 января главный калибр крейсера подавлял очаги сопротивления противника, выпуская в день от 60 до 140 снарядов. 24 января орудия крейсера содействовали наступлению 67-й армии и войск Волховского фронта на Тосненском направлении. За время проведения операции главный калибр крейсера выпустил по противнику 701 снаряд.

Указом
Президиума
Верховного
Совета СССР от
22 марта 1944 г.
крейсер
«Максим
Горький» был
награжден
орденом
Красного



Знамени. Так были отмечены отличные боевые действия корабля по разгрому немецких войск под Ленинградом.

В июне 1944 г. «Максим Горький» в составе четвертой артиллерийской группы поддерживал огнем своих орудий наступление частей советской армии на Выборгском направлении, уничтожая укрепления линии Манергейма. 9 июня крейсер выпустил 100 снарядов главного калибра по району Куоккала.

За 1941–1944 гг. кораблем было выполнено 126 боевых стрельб, выпущено 2300 180-мм снарядов. Отражая налеты вражеской авиации, зенитчики сбили 5 самолетов.

25 февраля 1946 г. «Максим Горький» вошел в состав эскадры Южно-Балтийского флота (4-й ВМФ), перешел в Лиепаяу, а затем в Балтийск. 7 ноября 1947 г. «Максим Горький» приходил из Балтийска в Ленинград для участия в параде.

В декабре 1950 г на корабле проводились (и весьма успешно) испытания первого советского корабельного вертолета Ка-10.

В июле 1953 года «Максим Горький» в последний раз возглавил парад кораблей на Неве в честь дня ВМФ, а в декабре встал на капремонт и модернизацию на завод №194.



Рассматривались несколько проектов модернизации и дальнейшего использования корабля. Но 17 февраля 1956 г. вполне боеспособный корабль был выведен из боевого состава КБФ, а 18 апреля 1959 г. – исключен из состава ВМФ и сдан на слом.

Лидер эскадренных миноносцев «Баку»

Мельников Матвей, обучающийся
МБУ СЮТ г. Ессентуки

Лидер эскадренных миноносцев — подкласс торпедно-артиллерийских кораблей, существовавший в военно-морских силах ряда стран в первой половине XX века. Термин «лидер флотилии» (англ. Flotilla Leader) впервые появился в британском флоте в годы Первой мировой войны и обозначал крупный эсминец, приспособленный для размещения командира флотилии со своим штабом, и превосходящий обычные эсминцы размерами, скоростью и вооружением. Советская военно-морская классификация определяла лидер, как корабль подкласса эсминцев, но большего водоизмещения, с большей

скоростью и усиленным артиллерийским вооружением, предназначенный для вывода в атаку эсминцев.

Фактически, лидерами в отечественной военно-морской литературе традиционно называют как корабли, построенные для поддержки эсминцев и управления ими, так и боевые корабли, не предназначенные для подобных задач, а также крупные эсминцы, выделяющиеся своими характеристиками и именуемые в западной литературе «суперэсминцами». Таким образом, к числу лидеров причисляли небронированные торпедно-артиллерийские корабли, занимавшие промежуточное положение между эскадренными миноносцами и лёгкими крейсерами.

К созданию своих первых лидеров Военно-Морские Силы РККА приступили в конце 1920-х годов. Опыт Первой мировой войны, в которой эсминцы типа «Новик» зачастую исполняли роль крейсеров, наметившееся отставание их характеристик от зарубежных образцов, а также отсутствие современных лёгких крейсеров при невозможности их строительства в ближайшем будущем предопределили повышенный интерес советских морских командиров к лидерам.

Задание на проектирование первого советского лидера выдали в 1930 году. Новый проект создавался «с чистого листа», без какого-либо прототипа, конструкторами, не имевшего серьёзного опыта в проектировании столь крупных кораблей. Лидеры проекта 1 заложили в 1932 году как эсминцы, а в лидеры переклассифицировали уже в ходе постройки. Корпуса лидеров проекта 1 отличались значительным удлинением, острыми образованиями кормы, отсутствием кронштейнов гребных. Трехвальная ЭУ располагалась эшелонно в пяти отсеках. Это предопределило характерный силуэт с двумя широко разнесенными фубами и высокой носовой надстройкой. Лидеры получили на вооружение новые 130-мм/50 орудия Б-13 (вес снаряда 33,5 кг, дальность стрельбы 25 740 м), но их длительная доводка задержала ввод в строй кораблей. К тому же, среднее орудие размещалось неудачно и имело ограниченные сектора стрельбы. Первоначальным проектом предусматривалось размещение на кораблях гидросамолета, но позже от него отказались. Строительство, особенно достройка на плаву, затянулось из-за слабости отечественной промышленности и неготовности ряда систем.

Испытания головного корабля показали, что мореходность и остойчивость лидера проекта 1 совершенно недостаточна, запас плавучести очень мал, высока вибрация на полном ходу, а корпус оказался настолько слабым, что мог переломиться даже при незначительном волнении моря. Предполагалось построить шесть единиц серии, но в связи с выявившимися недостатками, было решено строить следующие корабли по усовершенствованному проекту.

Лидеры проекта 38 заложили в 1934—1935 годах. На них попытались устранить хотя бы явные недостатки проекта 1. Фактически изменения свелись в основном к отказу от наиболее спорных особенностей предшественников. Основные отличия заключались в более полных обводах кормы и применении

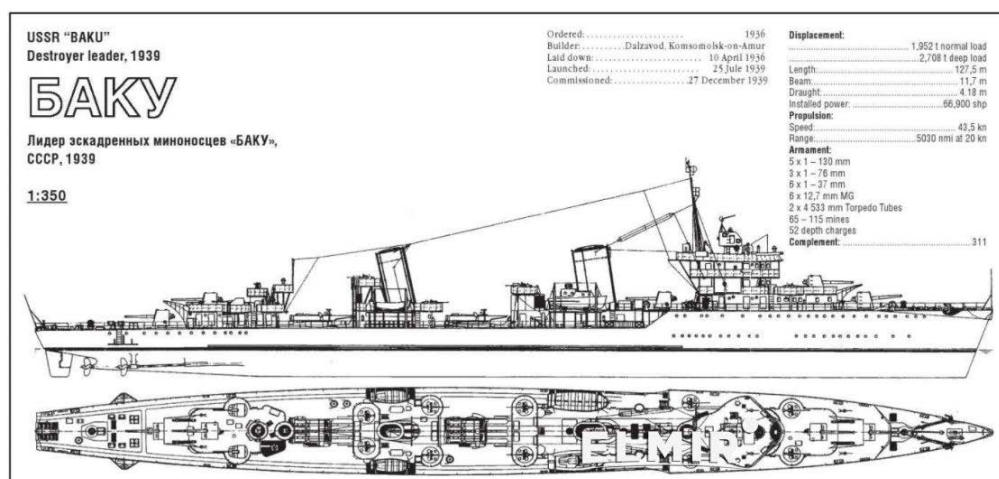
обычных кронштейнов гребных валов. По скорости они уступали предшественникам, показав на испытаниях 40-40,7 узлов. Для лидеров «Баку» и «Тбилиси» завод № 212 разработал и в 1939 году изготовил новую систему ПУТС — «Меч». Эта система имела состав приборов и решала задачи такие же, как и «Мина» I очереди. Но, в отличие от последней, цепь стрельбы новых ПУТС обеспечивала стрельбу торпедами «беглым огнем» из двух четырехтрубных (без растворения) торпедных аппаратов. Система «Меч» позволяла производить определение элементов движения цели, выработку рекомендаций на маневрирование своего корабля для занятия позиции залпа, выработку аппаратного угла (поворота торпедных аппаратов) и передачу команды «залп» с командного пункта корабля. После проведения испытаний в 1939 году эта система была принята на вооружение лидеров.



Лидер "Ордзоникидзе" в заливе Петра Великого, 1939-1940 годы

«Баку» был заложен по проекту 38 за номером 267 15 января 1935 года на судостроительном заводе № 198 в Николаеве. Через год, 10 марта 1936 года (на стапеле в доке № 3 эллинга А) был перезаложен на заводе № 199 Комсомольске-на-Амуре, где получил название «Киев». Для ускорения постройки лидера «Киев» была использована принципиально новая технология — сборка на горизонтальных стапелях с монтажом механизмов и валопроводов в наливных доках (правда, в результате был увеличен стапельный период). 25 июля 1938 года лидер был спущен на воду (хотя еще не были завершены работы по второму машинному и третьему котельному отделениям) и переименован в «Ордзоникидзе». Достройку планировалось осуществить на плаву во Владивостоке (на ССЗ № 202, где была подготовлена сдаточная база). 27 сентября лидер «Ордзоникидзе» был отбуксирован в Николаевск-на-Амуре, а затем во Владивосток, куда лидер прибыл только 25 октября. В мае 1939 года лидер приступил к испытаниям, и уже 27 декабря был принят в состав Тихоокеанского флота (ТОФ) ВМФ СССР как «Серго Орджоникидзе».

6 мая 1940 года «Серго Орджоникидзе» был приписан к составу 1-го дивизиона Тихоокеанского флота, в составе которого уже в июне лидер принимал участие в постановках минных заграждений и сопровождении транспортов. 25 сентября 1940 года лидер был переименован в «Баку».



Лидер эсминцев «Баку». Чертеж.

Водоизмещение стандартное — 2029 т, нормальное — 2350 т, полное 2680 т; длина 127,5 м, ширина 11,7 м, осадка 4,18 м; мощность механизмов 66 тыс. л.с., скорость хода максимальная 42 уз, экономическая — 21 уз, дальность плавания — до 2 тыс. миль (экономическим ходом). Вооружение: 5 — 130-мм, 2 — 76,2-мм, 6 — 37-мм орудий, 6 — 12,7-мм пулеметов, 2 четырехтрубных 533-мм торпедных аппарата, принимал на палубу 68 мин КБ (или 114 мин обр. 1912 г.), 34 больших и 40 малых глубинных бомб. Экипаж — 311 человек.

Вооружение. Главный калибр:

5 одноствольных 130-мм артустановок Б-13 с длиной ствола 50 калибров, расположенные две на баке, одна за носовой надстройкой и две в корме. Боекомплект, составлявший 150 выстрелов на ствол (200 в перегруз), размещался в пяти артпогребах. Орудие в палубной установке имело щит из противопульной брони толщиной 13 мм. Расчёт орудия включал 11 человек. Скорострельность установки, в зависимости от угла возвышения, составляло 6-10 выстрелов/мин. Масса орудия со станком и щитом составляла 12,8 тонны.

Вспомогательная/зенитная артиллерия:

2 одноствольных 76-мм зенитных орудий 34-К с длиной ствола 55 калибров, расположенные побортно на крыше кормовой надстройки. Орудие в палубной установке имело щит из противопульной брони толщиной 13 мм. Скорострельность установки составляла 15 выстрелов/мин. Боезапас по норме составлял 350 выстрелов на орудие, в перегруз брали 846 выстрелов (по вместимости погребов). Масса орудия составляла 4,872 тонны.

2 одноствольных 45-мм универсальных полуавтоматов 21-К с длиной ствола 46 калибров, расположенные побортно на палубе нижнего яруса носовой надстройки и обеспечивали обстрел воздушных целей с носовых курсовых углов. Эти установки не имели противоосколочных щитов. Расчёт орудия состоял из 3 человек. Скорострельность полуавтомата составляла 25 выстрелов/мин. Масса орудия доходила до 507 кг.

4 одноствольных 12,7-мм пулемёта ДК-32, расположенные два побортно на командном мостике и два на вторых (шлюпочных) рострах. Режим огня — только автоматический, построенный на газоотводном принципе. Темп

стрельбы составлял 125 выстрелов/мин. с последующим перерывом для охлаждения ствола. Прицельная дальность стрельбы доходила до 3 км, а потолок до 2 км. Питание пулемётов ленточное, в ленте 50 патронов. Расчёт пулемёта включал 2 человека. Пулемёты имели дульный тормоз, амортизатор отката на станке, плечевой упор и систему ручного управления с оптическим прицелом.

Минно-торпедное вооружение:

2 четырёхтрубных 533-мм торпедных аппарата (ТА) Н-7, расположенных в диаметральной плоскости с возможностью вести залповую стрельбу торпедами от ПУТС «Мина». ТА палубные поворотные с углами разворота от 30° до 90° на оба борта. Торпедные аппараты комплектовались ручным приводом и механическим электроприводом для дистанционной наводки.

Для дистанционного управления торпедной стрельбой использовался прибор управления торпедной стрельбой «Мина», который обеспечивал последовательный выстрел торпед. Установка глубины и режима хода торпеды производилась с казенной части ТА командиром отделения торпедистов. Торпеда 53-38 парогазовая, двухрежимная, то есть на базе может быть установлен режим дальности действия 4 км и 8 км или 4 км и 10 км. Вес БЧ торпеды составлял 300 кг при весе самой торпеды в 1,615 тонны. Скорость хода торпеды доходила до 44,5 узлов (4 км), 34,5 узла (8 км) и 30,5 узла (10 км). Боезапас состоял из 16 торпед.

84 якорные мины 1926 года. Мина ударно-механическая с сфероцилиндрической формой корпуса из листового оцинкованного железа имела габариты 1840x900x1000 мм. После сбрасывания мина погружалась на дно, не отделяясь от якоря. Через время срабатывал сахарный разъединитель и она начинала всплывать.

БЧ вмещала 254 кг взрывчатого вещества, время прихода в боевое положение от 15 до 25 минут. Для постановки мин использовались минные рельсы, что упрощало постановку мин на ходу. Наибольшая глубина места постановки составляла 130 метров, наименьшее 18 метров. Углубление мины от поверхности наибольшее до 6,1 метра, наименьшее около 1,2 метра. Минимальный минный интервал доходил до 41 метра при наибольшей скорости хода при постановке мин в 24 узла и наибольшей высоте борта 4,6 метра. Задержка взрыва при срабатывании мины составляла 0,05 секунды.

2 параван-охранителя типа К-1, установленных в носовой части. Предназначались для противоминной защиты корабля. Охранители подсекали якорные мины в полосе 70 м (по 35 м с каждого борта).

2 бомбосбрасывателя для 20 глубинных бомб ББ-1, расположенных у кормового среза верхней палубы. Общий вес большой глубинной бомбы составлял 165 кг, а вес тротила 135 кг при длине в 712 мм и диаметре 430 мм. Скорость погружения доходила до 2,5 м/с, а радиус поражения составлял от 8 до 20 м. Бомба обеспечивала установку глубины взрыва от 10 до 210 метров.

Командиры лидера «Баку»:

- капитан 1-го ранга В. Н. Обухов до 15.7.42

- капитан 3 (затем 2) ранга Б. П. Беляев 15.7.42 — 13.12.44
- капитан 3 ранга П. М. Гончар 13.12.44 — 9.5.45
- капитан 2 ранга С. К. Соколов (1946),
- капитан 2 ранга Степанов (1946—1948)
- капитан 3 (затем 2) ранга Г. К. Чернобай (1948—1950)
- капитан 3 ранга П. М. Кочубей (1950—1954)
- капитан 2 ранга С. П. Семираз (1962—1964).

С началом Великой Отечественной войны «Баку» (командир с 1942 года капитан 3 ранга Б.П.Беляев, старший помощник — капитан-лейтенант, затем капитан 3 ранга Б.Н.Максимов) приступил к выполнению боевых задач: постановке оборонительных минных заграждений и сопровождению транспортов: реальный противник, Япония, находился рядом.

2 октября 1941 года во Владивосток прибыла группы офицеров Управления кораблестроения ВМФ для организации работ по размагничиванию кораблей Тихоокеанского флота. Тогда же лидер был оборудован системой ЛФТИ.

Оценивая значение Северного театра военных действий и слабость корабельного состава Северного флота, Ставка Верховного Главнокомандования в мае 1942 года приняла решение перебросить туда с Тихого океана по Северному морскому пути несколько современных боевых кораблей. В соответствии с этим решением, 19 июня нарком ВМФ адмирал Н.Г.Кузнецов подписал приказ о передаче в состав Северного флота ряда кораблей Тихоокеанского. Согласно приказу, в состав группы кораблей, переводимых на Север, были включены лидер «Баку» и три эскадренных миноносца проекта 7: «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный», которые составили ядро Экспедиции особого назначения «ЭОН-18».

Руководство переходом «ЭОН-18», который осуществлялся в 3 этапа, возлагалось — от Владивостока до бухты Провидения (2877 миль) — на командование и штаб Тихоокеанского флота. От бухты Провидения до о. Диксон (2955 миль) — на Главный штаб ВМФ. От о. Диксон до Полярного (1297 миль) — на командование и штаб Северного флота.



Командир лидера «Баку» капитан 2 ранга Б.П.Беляев.

Согласно плану «ЭОН-18», на Северный флот уходили лидер «Баку» и три эсминца: «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный». Главным достоинством таких кораблей всегда считался быстрый ход (до 40 узлов!) и высокая маневренность, что достигалось за счет весьма слабой броневой защиты. Их корпус выдерживал давление воды лишь в 2 т/м², поэтому толщина обшивки в некоторых местах не превышала 10 мм. Но эсминцы никогда и не предназначались для плаваний в Арктике, где давление льда могло достигать до 10–12 т/м². Именно поэтому в доках Владивостока все корабли «ЭОН-18»

одели в специальную «ледовую шубу» из досок и деревянных брусьев 100 x 100 мм, обшитых стальными листами толщиной от 3–5 мм по бортам до 15 мм в районе форштевня. Такая «шуба» защищала эсминцы на 3 м ниже ватерлинии и на 1 м выше нее. Чтобы представить объем выполненных работ, следует отметить, что «одевать» пришлось не крохотные суденышки, а полноценные боевые корабли водоизмещением от 1700 до 2500 т и длиной корпуса от 113 до 127 м.

Вторая задача заключалась в обеспечении кораблям хода на чистой воде не менее 20 уз, чтобы, в случае встречи с противником, иметь возможность маневрировать в бою. Вместе с тем, требовалось обеспечить плавание в ледовых условиях хотя бы со скоростью 6—8 узл. Сделать это оказалось не просто: бронзовые трехлопастные винты с толщиной кромки 2—3 мм рассчитывались на частоту вращения до 400 об/мин.

Третьей задачей стало обеспечение работы всех механизмов и устройств в условиях низких температур наружного воздуха, модернизация средств борьбы с пожарами и за живучесть корабля, а также обеспечение работы приборов в условиях сотрясений и вибрации корпуса корабля при его соударении со льдами.

И четвертая задача — модернизация вооружения переводимых кораблей на основе опыта боевых действий кораблей действующих флотов.

Во внутренних помещениях корабля установили дополнительные подкрепления из металлических коробчатых балок и угольников, деревянных стрингеров и пиллерсов, а также проложила добавочные трубопроводы, по которым можно было пустить насыщенный пар. Все корабельные приборы установили на амортизаторы, чтобы предотвратить выход их из строя при вибрации корпуса. Укрепили также емкости для топлива и воды.

Для решения третьей задачи, по обеспечению работы механизмов в условиях низких температур наружного воздуха, в цистернах жидких грузов (пресная вода, мазут, турбинное масло) проложили трубопроводы, по которым в необходимых случаях пропускаться насыщенный пар для обогрева. К кингстонам и забортным решеткам циркуляционных насосов подвели паропроводы для обогрева и продувания их при обледенении или забивании мелким льдом. На подводящих маслопроводах у ГТЗА врезали стояки (гусаки) высотой около метра, в которых во время работы агрегатов держался столб масла для предохранения подшипников от. Гусаки были установлены и на патрубках водоотливных эжекторов, чтобы предупредить попадание забортной воды в корпус корабля. Заменяли регуляторы предельных оборотов на турбоагрегатах и других вспомогательных механизмах на регуляторы более жесткого типа, которые не срабатывали бы при вибрации корпуса корабля от ударов о льдины или при близких разрывах.

В машинных и котельных отделениях установили дополнительно углекислотную систему для тушения пожаров, подключив к ней углекислотные баллоны, установленные на верхней палубе, под рострами, у кожухов котельных отделений.

Особую заботу вызвали движители — бронзовые гребные винты. Было принято решение один из них (средний) заменить ледовым (стальным) уменьшенного диаметра со съёмными лопастями (что обеспечивало скорость хода 8 уз), на других, штатных (предназначенных для плавания по чистой воде со скоростью до 24 уз), сделать специальную стальную оковку. Снятый штатный бронзовый винт с такой же оковкой закрепили на юте лидера.

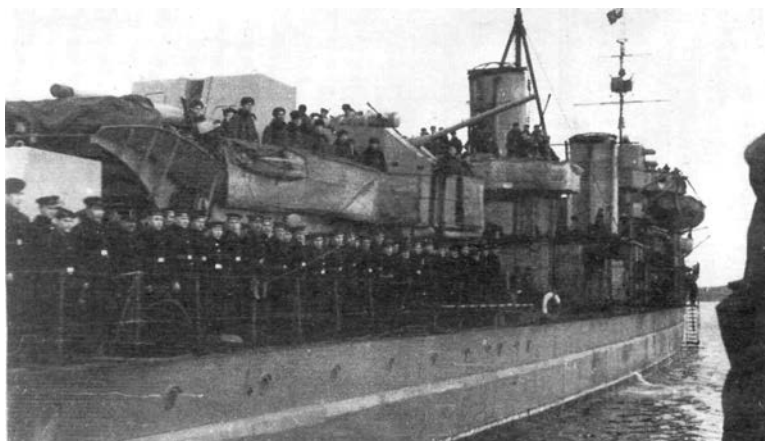
Внутри корпуса корабля на обшивке установили датчики прогибометров, расположив их по ватерлинии, так как здесь ожидалось наиболее сильное сжатие во льдах. Провода от них шли на ходовой мостик к сигнальным лампам, которые загорались при значительных прогибах.

Большие работы были проведены и по модернизации вооружения корабля. Вместо 45-мм полуавтоматов 21 -К установили 37-мм автоматы 70-К: на лидере таких артустановок стало шесть. Для этого пришлось сделать подкрепления под их фундаменты. Торпедные аппараты утеплили.

В ходе подготовки к переходу обмотки размагничивающих устройств перенесли с наружной стороны корпуса внутрь, а систему отрегулировали на широтную зону Баренцева моря. Кроме того, в связи с возможным появлением на новом ТВД высокочувствительных магнитных мин на «Баку» в июле были проведены исследования эффективности применения общего и местного продольного обмоточного размагничивания.

Вся подготовка к походу, занявшая полтора месяца, проходила в условиях повышенной секретности. Официальной легендой цели подготовки кораблей являлось перебазирование дивизиона эсминцев на Камчатку.

Начальником всей операции был назначен капитан 1-го ранга В.Н. Обухов, командовавший в 1936 году эсминцем «Сталин» при его переходе Северным морским путем в составе «ЭОН-3».



Лидер «Баку» перед уходом на Север, июль 1942 года

Наконец, все приготовления остались позади. Приняв топливо и необходимые запасы, корабли вышли на рейд и стали на якорь в проливе Босфор Восточный. Утром 15 июля 1942 г. на каждый корабль экспедиции поднимался командующий ТОФ вице-адмирал И.С.Юмашев, желал экипажам кораблей счастливого плавания и боевых успехов в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками на Севере.

В 11.00 лидер «Баку», эсминцы «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный» в кильватерной колонне вышли в поход. 17 июля корабли вошли в залив Де-Кастри, где пополнили запасы топлива, воды и продовольствия, и на следующий день продолжили свой путь. Татарским проливом в Охотское море и далее в Петропавловск-Камчатский.



Карта боевого пути кораблей ЭОН-18

Под вечер 18 июля, следуя концевым кильватерной колонны «Ревностный» столкнулся со следовавшим навстречу транспортом «Терней», получил значительные повреждения в носовой части и 19 июля был отбуксирован в Советскую Гавань, а позже исключен из состава ЭОН-18. Остальные корабли экспедиции продолжили свой путь.

На рассвете 22 июля при подходе к первому Курильскому проливу были замечены японские боевые корабли, «случайно» оказавшиеся в этом районе. В то время южная часть Сахалина и все Курильские острова принадлежали Японии, поэтому для боевых кораблей СССР это был единственный возможный путь в Берингово море. На всех советских кораблях сыграли боевую тревогу и усилили наблюдение за водой и воздухом с целью исключения возможной провокации. Корабли мирно разошлись, и уже вечером 22 июля ЭОН-18 зашла в Авачинскую губу и стала на якорь в б.Тарья. Пополнив запасы, экспедиция покинула Авачу и взяла курс на Чукотку.

Берингово море встретило советских моряков мертвой зыбью и туманами, сопровождавшими их до бухты Провидения. 30 июля корабли благополучно прибыли на Чукотку, отдав якоря в б.Эмба. На рейде их ждали транспорты, танкер «Локк-Батан» и пароход «Волга», которым было поручено сопровождать ЭОН-18 на трассе Северного морского пути. На «Волге», в частности, находились запасы аварийно-спасательного имущества, ЗИП, двухмесячный запас продовольствия, резерв топлива в бочках и танках. В ожидании линейного ледокола «А.Микоян», на лидере и эсминцах проводился осмотр корпусов, винтов, устранялись отдельные неисправности и поломки, неизбежные в таком большом походе.

9 августа в бухту Провидения вошел линейный ледокол «А.Микоян». 15 августа снялись с якорей транспорты, а на следующий день — боевые корабли. Во второй половине дня в Беринговом море у м.Уэлен встретились первые льды. Более двух суток пробивались через них, осваивая новую для боевых кораблей «тактику» ледового плавания. Особенно трудно пришлось личному составу машинистов-турбинистов, когда вахтенным у маневровых клапанов

приходилось по 300-400 раз за вахту выполнять команды об изменении хода корабля. Ледоколу «А.Микоян» приходилось то вызволять эсминцы, то идти на помощь транспортам. Стало ясно, что одному ему с проводкой не справиться.



Лидер «Баку» во время перехода (снято с «Разумного»)

18 августа из бухты Провидения прибыл ледокол «Адмирал Лазарев», на котором находился начальник проводки М.Белоусов. Однако, несмотря на работу двух ледоколов, экспедиция продвигалась очень медленно.

Пройдя пролив Лонга, лидер «Баку» и ЭМ «Разъяренный» в начале сентября стали на якорь на рейде бухты Певек Чаунской губы. Не дождавшись «Разумного» и других судов, они направились в б. Амбарчик. Этот отрезок пути, протяженностью 212 мили «ЭОН-18» преодолевала со средней скоростью всего лишь 2,89 узла. У острова Айон, пробившись через тяжелые льды, «Баку» и «Разъяренный» пошли малыми глубинами у берега (на воду спускали шлюпку и шли с ее скоростью, по промерам).

Несмотря на своевременно принятые меры по сохранению тайны перехода, немецко-фашистское командование, благодаря услугам японской разведки, узнало о движении экспедиции и готовилось нанести удар по нашим арктическим коммуникациям и портам с целью уничтожения кораблей и ледоколов ЭОН-18.

В операции под кодовым названием «Вундерланд», приняли участие «карманный линкор» «Адмирал Шеер» и 5 подводных лодок. Крейсер вышел из Нарвика 16 августа и, обогнув с севера Новую Землю, вошел в Карское море. Лодки покинули свои базы 6 днями раньше.

Враг рассчитывал, что в середине августа советский караван войдет в Карское море, где станет легкой добычей тяжелого крейсера. ПЛ 601 и 251 должны были обеспечить рейдер данными о движении каравана и о ледовой обстановке, а остальные — прикрыть его со стороны Баренцева моря.

Однако героические моряки ледокольного судна «Александр Сибиряков» и полярники о. Диксон сорвали эту операцию немцев, а командование СФ и Беломорской военной флотилии приняли все меры для обеспечения прикрытия ЭОН-18 путем проведения специальной операции под общим руководством командующего СФ.

Так авиация Северного флота активизировала свою деятельность в Заполярье нанесением ряда мощных ударов по вражеским аэродромам, с которых противник мог производить налеты на ЭОН-18. В проливах Карского и Баренцева морей с задачей противодействовать немецким рейдерам были

развернуты позиции наших ПЛ. При подходе каравана к районам досягаемости нашей истребительной авиации последняя приводилась в полную боевую готовность для прикрытия кораблей с воздуха.



Лидер «Баку», танкер «Локк-Батан» и ледокол «А.Микоян» во льдах, август-октябрь 1942 г.

Командование ВМС приказывало срочно принять все меры к повышению боеготовности, а в случае встречи с кораблями неприятеля их требовалось атаковать и уничтожить. Любопытно, что до района действий немецкого рейдера наши корабли шли еще целый месяц, причем оказать ему хоть какое-то серьезное сопротивление три наших эсминца были просто не в состоянии. Но в последних числах августа «Адмирал Шеер» сам вернулся в Норвегию, а корабли «ЭОН-18» в это время все еще находились у берегов Чукотки.

31 августа на помощь экспедиции прибыл еще один ледокол — флагман советского арктического флота «И.Сталин».

Медленно продвигаясь в тяжелых льдах, ледоколы проводили каждый эсминец отдельно, поэтому в Чукотском море караван был вынужден временно разделиться.

По этой причине к 15 сентября «Баку» и «Разъяренный» уже пришли в бухту Тикси, а «Разумный» в это же самое время все еще шел через Восточно-Сибирское море. Лишь в Тикси корабли вновь собрались в единый отряд и в дальнейшем двигались только вместе.



Инструктаж личного состава специальных команд эсминцев

Из Тикси экспедиция вышла 19 сентября, ведомая ледоколом «Красин». В проливе Вилькицкого на подходе к Карскому морю «ЭОН-18» перешла на повышенную боевую готовность. Экипажи отрабатывали варианты совместной обороны кораблей.

К 24 сентября караван закончил преодоление наиболее сложного и опасного участка Северного морского пути и в сопровождении ледокола «Красин» прибыл в Диксон.

После тяжелого перехода эсминцы выглядели вполне удовлетворительно, хотя их корпуса и получили небольшие вмятины от сжатия во льдах. Правда, винты «Баку» и «Разъяренного» имели погнутости и трещины, при этом биение вала на «Разъяренном» вызывало очень сильную вибрацию всего корпуса. Заметно снижала скорость кораблей и «ледовая шуба». Так, максимальный ход лидера «Баку» составлял 26 узлов, «Разумного» — 18, а «Разъяренного» — всего 8 узлов по чистой воде.

Устранив неисправности на лидере «Баку» и других судах, 9 октября ЭОН-18 отправилась дальше. Как и море Лаптевых, Карское также встретило экспедицию штормом — на этот раз 9-бальным. К исходу следующего дня вошли в пролив Югорский Шар. Здесь уже ждали корабли СФ — ЭМ «Валериан Куйбышев», сторожевик и тральщики.

В бухте Варнека корабли пополнили запасы топлива и вечером 12 октября благополучно прошли в Баренцево море, чудом избежав гибели на немецких минах. Дело в том, что германская разведка знала о переходе советских эсминцев через пролив Югорский Шар, хотя точный график их движения противнику был неизвестен. Скрытное минирование пролива выполнила подводная лодка U-592, выставив на выходе из Югорского Шара 24 мины различных типов. Но немецкая субмарина опоздала на сутки, заминировав пролив уже после того, как караван прошел в Баренцево море. Тем не менее 14 октября на одной из этих мин все-таки подорвался транспорт «Щорс», направлявшийся через пролив к западному берегу Новой Земли.

А караван эсминцев благополучно прибыл в бухту Ваенга (ныне — город Североморск) ранним утром 14 октября. На подходе к Кольскому заливу их встретил сам командующий Северным флотом вице-адмирал А.Г. Головкин, вышедший в море на борту эсминца «Гремящий». Таким образом, за три месяца отряд кораблей «ЭОН-18» прошел от Владивостока до главной базы СФ почти 7360 миль за 762 ходовых часа при средней скорости около 9,6 узла. При автономности хода эсминцев около 2000 миль кораблям пришлось несколько раз пополнять запасы топлива с берега и с сопровождавшего караван танкера «Лок-Батан». Значительную часть этого долгого пути поврежденный эсминец «Разъяренный» шел на буксире лидера «Баку».

91 сутки длился этот беспримерный переход трех боевых кораблей ТОФ к берегам Мурмана. За 923 ходовых часа корабли преодолели 7327 миль, 1000 из которых — во льдах Северного Ледовитого океана. Было израсходовано 9808 т. топлива, которое принимали на переходе 12 раз, в т.ч. 1 раз во льдах.

Уже 20 октября лидер участвовал в охране транспорта на переходе из Кольского залива в Белое море, а 29 октября «Баку» и «Разумный», приблизившись к берегу, занятому противником, открыли беглый огонь по его огневым точкам, мешавшим наступлению наших войск. Уничтожив две батареи и несколько дотов, советские корабли благополучно вернулись в базу.

17 ноября лидер «Баку» и эсминец «Сокрушительный» были привлечены для усиления эскорта очередного союзного конвоя QR-15. В условиях жесточайшего шторма, достигшего к утру 20 ноября ураганной силы (ветер 11

баллов), при нулевой видимости суда конвоя и корабли охранения потеряли друг друга из виду, после чего конвой рассеялся.

От ударов девятибалльной волны на лидере «Баку» прогнулся настил палубы и в нем появились трещины, были деформированы крышки люков и кожухи вентиляционных шахт котельных отделений, нарушилась герметичность корпуса – все помещения носовой оконечности на верхней палубе оказались затопленными, вода проникла через шахты вентиляции во 2-е и 3-е котельные отделения, в действии остался только главный котел № 1. Состояние корабля оказалось критическим: лидер принял более 100 тонн забортной воды, дифферент на нос все возрастал, крен доходил до 40°. Экипаж вел отчаянную борьбу за живучесть корабля. С разрешения командира конвоя, «Баку» и «Сокрушительный», не дойдя до назначенной точки начала его сопровождения, повернули в базу.

Ударами волн на эсминце «Сокрушительный» оторвало кормовую оконечность. Возвращающийся в базу лидер «Баку» первым получил приказание оказать ему помощь. Однако попытки «Баку» найти эсминец не увенчались успехом вследствие плохой видимости, а сам лидер также находился в тяжелом положении, топливо было на исходе. Командование флотом в этих условиях разрешило ему возвратиться в базу. В результате непрерывной, в течение

нескольких суток, борьбы за сохранение живучести, экипаж лидера сумел отстоять корабль у стихии. 22



ноября «Баку» прибыл в базу для аварийного ремонта.

В январе 1943 года радиоразведка Северного флота установила, что из Тромсё на восток вышел конвой противника (два транспорта, эсминец, сторожевик и тральщик). В связи с отсутствием в этом районе советских подводных лодок и трудностями применения авиации в условиях полярной ночи, командование флотом приняло решение нанести удар по конвою группой надводных кораблей, в состав которой был включен «Баку». 20 января в 13 ч 36 мин экстренно подготовленные к походу корабли под флагом капитана 1 ранга П.В.Колчина вышли в море. «Баку» и эсминец «Разумный» шли строем кильватера на расстоянии 25 миль (по другим данным — 4 мили) от берега со средней скоростью 20 уз (по другим данным — 24 уз).

В 22 ч. 40 мин наши корабли повернули к берегу и через 35 мин по пеленгу 270° (на траверзе норвежского города Вардё у мыса Маккау) на дистанции 70 кб обнаружили конвой (минный заградитель «Skagerrak», тральщики МЗОЗ и М322, противолодочные корабли Ujl 104 и Ujl 105).

Увеличив скорость до 28 уз, «Баку» и «Разумный» начали торпедную атаку. Немцы, обнаружив подходящие со стороны моря корабли, дали световой опознавательный сигнал. Командир лидера капитан 3 ранга Б.П.Беляев, исходя из сложившейся тактической обстановки, приказал сигнальщикам передать в ответ то же самое сочетание световых сигналов, в результате чего противник счел приближающиеся корабли своими.

В соответствии с донесениями о составе конвоя, сблизившись с наиболее крупным судном на дистанцию 26 кб, «Баку» выпустил по нему четыре торпеды и открыл артиллерийский огонь из орудий главного калибра, «Разумный» стрелял по головному транспорту. По советским данным, одна из выпущенных лидером торпед попала в транспорт, в результате чего он стал тонуть. Другой транспорт, поврежденный артиллерией, выбросился на прибрежные камни. Корабли охранения стали обстреливать наши корабли, одновременно по ним открыли огонь и береговые батареи противника. Попаданий снарядов противника в лидер и эсминец не было.

Через 7 мин видимость резко ухудшилась, и береговые батареи прекратили огонь. «Баку» и «Разумный» легли на курс отхода и перенесли артиллерийский огонь на корабли охранения. Не снижая скорости, оба корабля, прикрываясь поставленной эсминцем по приказу с лидера дымовой завесой, вышли из района боя и направились в базу Новая Ваенга. После этого похода «Баку» встал на межпоходовой ремонт, затем в 1943 году начались его напряженные боевые будни — участие в конвойных операциях Северного флота с большой интенсивностью.



«Баку» ставит дымовую завесу, 1943

Основной задачей эсминцев Северного флота было обеспечение безопасности переходов конвоев.

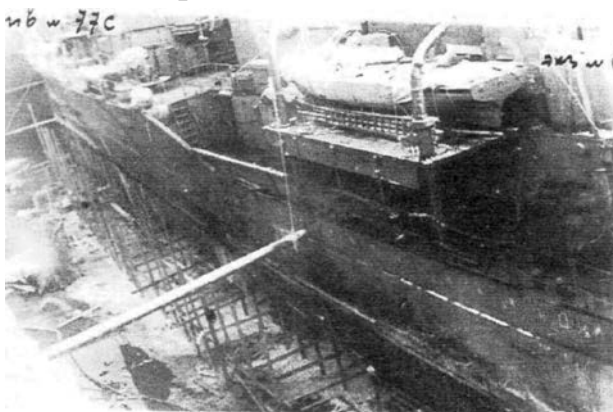
Лидер «Баку» в 1943 г. принимал участие в эскортировании: 3 и 4 февраля четырех транспортов из Белого моря в Кольский залив; с 15 по 17 мая трех транспортов из Кольского залива в Белое море — конвой КБ-7; с 18 по 21 июня конвоя из Белого моря в Арктику; с 29 июня по 2 июля ледоколов из Белого моря в Арктику — конвой БА-7; 13–14 июля конвоя КБ-1; 22–24 июля конвоя БК-13; 31 июля — 2 августа конвоя КБ-17; 15–17 августа конвоя БК-14; 21–23 сентября конвоя КБ-23; 4–6 октября конвоя БК-18; 11–13 октября конвоя КБ-25; 19–21 конвоя БК-19; 24–28 октября конвоя КБ-26; 14–18 ноября конвоя АБ-55 в составе ледокола «Иосиф Сталин» и ледореза «Федор Литке», плавание проходило в условиях жесточайшего шторма. После трудных походов, 6 декабря лидер встал на ремонт для подкрепления корпуса. На «Баку» осуществили подкрепление корпуса в полном объеме, за исключением

конструкций в кормовой оконечности, где они были выполнены по упрощенному варианту путем утолщения накладных листов по ширстреку.

1 июня 1944 г. «Баку» вышел из ремонта, и продолжилась его напряженная служба. 4 июня он в составе отряда кораблей он эскортировал из Кольского залива в Северодвинск крейсер «Мурманск».

Лидер принимал участие в эскортировании: 21–23 июня конвоя БК-16; 29 июня — 1 июля конвоя КБ-16 до Иоканьги; 5–8 июля конвоя БД — 1 до Карских ворот; 26–28 июля конвоя КБ-22 до Поноя; 16–17 августа конвоя БК-28; 25–27 августа конвоя JW-59, шедшего из Англии в Белое море; 28–30 августа конвоя БК-30;

23–25 сентября конвоя JW-60; 28–28 сентября — RA-60, вышедшего из Северодвинска в Англию; 18–21 октября конвоя БК-33; 28–30 октября конвоя JW-61; 30 октября — 1 ноября конвоя RA-61; 3–5 ноября конвоя КБ-32; 19–23 ноября конвоя АБ-15; 24–26 ноября конвоя БК-38; 6–8 декабря конвоя JW-62. 24 августа у о-ва Кильдин встретил шедшие из Англии в Кольский залив линкор «Архангельск» и восемь эсминцев.



Лидер "Баку" в доке во время ремонта, начало 1944 года

Во время проведения Петсамо-Киркинесской операции Карельского фронта 26 октября «Баку» под флагом командующего эскадрой Северного флота контр-адмирала В.А. Фокина во главе отряда из трех эсминцев участвовал в поиске противника в районе м. Харбакен — Тана-фьорд и в обстреле порта Вардё.

8-9 декабря во главе отряда в составе пяти эсминцев участвовал в поисковой противолодочной операции вдоль побережья Кольского полуострова от м. Святой Нос до о-ва Кильдин. 9 декабря на подходе к Кольскому заливу эсминец «Дерзкий»

гидроакустическими средствами обнаружил подводную лодку и атаковал ее. Лидер подключился к атаке, сбросив 37 глубинных бомб.



Лидер "Баку" после модернизации, 1944 год

1 января 1945 г. «Баку» выходил для оказания помощи поврежденному немецкой подводной лодкой транспорту «Тбилиси». Затем он участвовал в эскортировании: 4–5 января конвоя БК-41; 7–8 января конвоя JW-63 до Поноя; 16–17 января конвоя КБ-1 до о. Сосновец.

За образцовое выполнение боевых заданий командования в боях с немецко-фашистскими захватчиками и проявленное при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 г. лидер «Баку» был награжден орденом Красного Знамени.



Орден«Красного Знамени»

За период участия в боевых действиях лидер «Баку» прошел свыше 42 тысяч миль и провел без потерь 29 отечественных и союзных конвоев. Четыре раза он выходил в воды противника для поиска и уничтожения кораблей и судов, дважды обстреливал военно-морскую базу Вардё. Лидер участвовал в артиллерийской поддержке сухопутных войск и поисках подводных лодок.



Лидер эсминцев «Баку», 1945 год

С 29.10.1948 по 30.07.1954 г.г. лидер «Баку» находился на капитальном ремонте в Северодвинске, во время которого, 12 января 1949 года, был переклассифицирован в эсминец.

С 17 февраля 1956 года «Баку» баку был переоборудован в опытовое судно, 18 апреля 1958 года разоружён и переоборудован в судно-цель ЦЛ-31. С 31 мая 1958 г. «Баку» вновь переклассифицирован (несамоходная плавбаза «ПБ-32»), а с 2 июня 1959 года — в плавказарму «ПКЗ-171».

30 июля 1963 года «Баку» был исключён из списков флота, а затем разобран на металл.

Список информационных источников

1. Аккуратов В.И. Лед и пепел. Записки штурмана. М.: Современник, 1984.

2. Качур П. И. «Гончие псы» Красного флота. «Ташкент», «Баку», «Ленинград». — Москва: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.
3. Качур П.И. Лидеры типа «Ленинград». — Морская коллекция. — Москва: 1998.
4. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. — 3-е изд., доп. — М.: Воениздат, 1983.
5. Ледовый ежегодник 1941/1942. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1941/1942 года и в навигацию 1942 года. М., Л.: Издательство Главсевморпути, 1949.
6. Фролов С.В. Деятельность Арктического института в годы Великой Отечественной войны (К 95-летию ААНИИ и 70-летию Победы в Великой Отечественной войне) // Проблемы Арктики и Антарктики. 2015. № 1 (103). С. 5-18.
7. Шидловский М.И. Сквозь льды и шторма (переход ЭОН-18) / Альманах «Тайфун». 1999. № 2.
8. Интернет-ресурс ru.wikipedia.org «Лидер эскадренных миноносцев». Форма доступа: <https://ru.wikipedia.org>.
9. Интернет-ресурс livejournal.com «ЭОН-18. Переброска боевых кораблей с Дальнего Востока на Северный флот». Форма доступа: <https://odynokiy.livejournal.com/3135078.html>.
10. Интернет-ресурс war-book.ru «Энциклопедия военной техники». Лидеры эскадренных миноносцев проекта 1/проекта 38. Форма доступа: <https://war-book.ru/lidery-eskadrennyh-minonostsev-proek/>
11. Интернет-ресурс livejournal.com «ЭОН-18: секретная экспедиция Северного флота». Форма доступа: <https://masterok.livejournal.com/2910825.html>
12. Интернет-ресурс livejournal.com «Через моря Арктики с Востока на Запад (ЭОН-18)». На Тихоокеанском рубеже. Форма доступа: <https://pressatof.livejournal.com/242761.html>
- Интернет-ресурс worldofwarships.ru «Лидер советских эскадренных миноносцев "Баку" (проект 38)». Форма доступа: <https://forum.worldofwarships.ru/topic/30918-лидер-эскадренных-миноносцев-баку-проект-38-фарватер-38/>
14. wunderwafe.ru «Баку». Форма доступа: http://wunderwafe.ru/WeaponBook/Leader_USSR/22.htm
15. Интернет-ресурс wunderwafe.ru «Баку». Форма доступа: http://wunderwafe.ru/WeaponBook/Leader_USSR/22.htm
16. Интернет-ресурс wargaming.net «Баку (1939)». Форма доступа: [https://wiki.wargaming.net/ru/Navy:Баку_\(1939\)](https://wiki.wargaming.net/ru/Navy:Баку_(1939))
17. Интернет-ресурс armedman.ru «Лидеры эсминцев типа «Ленинград» (Проекты 1 и 38)». Форма доступа: <http://armedman.ru/korabli/1919-1936-korabli/lideryi-esmintsev-tipa-leningrad.html>
18. Интернет-ресурс arsenal-info.ru «Краснознаменный лидер эскадренных миноносцев «Баку». Форма доступа: <https://arsenal-info.ru/b/book/4159353989/18>

19. Интернет-ресурс navsource.narod.ru «Архив фотографий кораблей русского и советского ВМФ». Форма доступа: <http://navsource.narod.ru/photos/03/268/index.html>

Эскадренный миноносец «Разумный»

Бехер Матвей Евгеньевич, обучающийся МБУ ДО
«Дом детского творчества» г. Железноводска

Я решил рассказать об эскадренном миноносце «Разумный» (пр.7, тип «Гневный»), потому что в судомодельном объединении под руководством Горбачева Якова Николаевича, я собрал модель этого корабля и на протяжении всей работы изучал его историю. В марте 2020 года на краевом конкурсе-выставке технического творчества в разделе «Модели кораблей и судов группы «С»», посвященной 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне в классе С6-А Ю я был награжден дипломом 2 степени.

Эсминец «Разумный» не был знаменит в каких-то морских сражениях, но пройти Северный морской путь за одну навигацию для кораблей этого класса – это уже подвиг!

В связи со слабостью Северного флота и необходимостью его срочного усиления, командование решило перебросить несколько кораблей с Дальнего Востока в Мурманск. Для этого были выбраны лидер «Баку» и эсминцы «Разъярённый», «Разумный» и «Ревностный». Эти корабли вошли в состав Экспедиции особого назначения ЭОН-18, которой предстояло пройти Северным морским путём.

Корпуса кораблей одели в ледовые «шубы» – широкие пояса из деревянных брусьев и досок, обитые сверху кровельным железом. Во внутренних помещениях установили дополнительные подкрепления из металлических балок, деревянных стрингеров и пиллерсов. Один из гребных винтов заменили специальным ледовым, с чугунной ступицей и стальными съёмными лопастями, второй оставили штатным (на «Разумном» оставлен левый винт, на «Разъярённом» — правый), но его лопасти усилили стальными полосами толщиной в 10 мм. В разных местах корпуса были установлены тензодатчики, показывающие величину деформации корпуса. Были проведены работы по утеплению жилых помещений.

Отряд вышел из Владивостока 15 июля 1942 года. Через 3 дня эсминец «Ревностный» столкнулся с пароходом «Герней», и его пришлось оставить в Советской гавани. Оставшиеся корабли благополучно прибыли в Петропавловск-Камчатский, а 30 июля – в бухту Провидения. Там они задержались до 14 августа для замены винта на «Разъярённом».

15 августа экспедиция особого назначения (ЭОН) -18 попала в лёд. Ледокол «Микоян» не мог самостоятельно справиться со льдом, поэтому на помощь ему были отправлены ледоколы «Каганович» и «Сталин». Но и этого

оказалось недостаточно. Эсминец «Разумный» был зажат льдом с двух сторон, с 26 августа по 8 сентября он не мог сдвинуться с места. Выбравшись из льда, отряд относительно благополучно прибыл в Тикси, где пополнил запасы провизии и топлива. Через несколько дней отряд двинулся дальше.

Немецкий флот совершил попытку перехвата отряда, направив навстречу кораблям «карманный линкор» «Адмирал Шеер». Однако в условиях плохой видимости ЭОН-18 разминулась с противником, направившимся к порту Диксон.

Завершающая часть похода прошла достаточно спокойно. В 9.20 14 октября корабли ЭОН-18, пройдя 7327 миль, вошли на рейд Ваенги.

21 ноября участвовал в спасении личного состава гибнущего эсминца «Сокрушительный», но, имея главной задачей противолодочную оборону кораблей, спас только одного человека.

С 25 по 27 декабря участвовал в эскортировании конвоя JW-51-A.

20 января 1943 г. совместно с лидером «Баку» вышел в море для атаки обнаруженного радиоразведкой конвоя противника. В 22.03 были обнаружены «суда» противника. Корабли начали занимать позицию для атаки, но при сближении «противником» оказался о.Вардё. В 22.09, разобравшись в обстановке, вновь легли на прежний курс. В 23.14 по пеленгу 270° на дистанции около 70 кабельтовых обнаружили отряд боевых кораблей в составе минного заградителя «Скагеррак», тральщиков М-303 и М-322, противолодочных кораблей Uj-1104 и Uj-1105, шедших курсом 110—115°, принятых за конвой в составе двух транспортов, эсминца, сторожевого корабля и тральщика. «Баку» сразу же повернул на них. В 23.15 германские корабли начали давать опознавательные сигналы, а лидер и эсминец их репетовали. В 23.22 «Баку» с дистанции 26,5 кабельтовых дал торпедный залп из одного аппарата (второй отказал) как он считал, второму транспорту и одновременно открыл по нему огонь артиллерией всех калибров.

В 23.24 он начал поворот вправо для отрыва от противника и лёг на курс 62°, увеличив ход до 30 узлов. «Разумный», шедший в кильватер лидеру, перепутав сигнал «Рцы» (атаковать торпедами) с сигналом «Покой» (поворачивать вправо), торпедного залпа не произвел и, открыв артиллерийский огонь якобы по миноносцу противника, через 10 секунд после поворота лидера последовал за ним, сделав всего 15 залпов.

Вражеские корабли отвечали артиллерийским огнём, предположительно стреляли также две батареи с берега. Результаты этого боя до сих пор точно неизвестны. По советским данным, был потоплен торпедой один из кораблей противника. Повреждений от огня вражеских кораблей лидер и эсминец не получили.

3 и 4 февраля участвовал в эскортировании четырёх транспортов из Белого моря в Кольский залив. 25 февраля встал в Росте в ремонт. 3 апреля, находясь в сухом доке, в 21.45 был поражён авиабомбой, которая, пробив все палубы, разорвалась рядом с бортом. Ещё одна бомба разорвалась в доке в 1,5 м от борта, один человек был убит, трое ранены. Ремонт продолжался до 25 июня.

До конца войны эсминец «Разумный» эскортировал конвои, несколько раз выходил на поиск кораблей противника, участвовал в обстреле норвежского порта Вардё.



*Эскадренный миноносец «Разумный» по завершении перехода.
Рейд Ваенга, 14 октября 1942 года*



*Командир
эскадренного
миноносца
«Разумный»
В. В. Федоров.
Послевоенное
фото*

*Командир ЭОН-18
В. Н. Обухов.
Послевоенное фото*



Бехер Матвей с моделью эсминца «Разумный»

Источник: А. Л. Лифшиц, В. В. Щедролосев «Эскадренный миноносец «Разумный»» сборник «Гангут» выпуск 37