**ОГЛАВЛЕНИЕ**

**ВВЕДЕНИЕ……………………………………………………………………….2**

**ГЛАВА 1. Немного о Балтийском флоте………………………………….….3**

**ГЛАВА 2. В начале Великой Отечественной войны**..**………………….…..5**

**ГЛАВА 3. Приказ о переходе в Кронштадт и приготовления к нему…...7**

**ГЛАВА 4. Считанные часы до перехода…………………………………...15**

**ГЛАВА 5. Балтийцы, полный вперед…………............................................20**

**ГЛАВА 6. Итоги и рассуждения………………………………..…………....23**

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ……………………………………………….…….…………28**

**ПРИЛОЖЕНИЯ…………………………………………….………………...30**

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ…………………………………………………...31**

***Введение.***

«Исполнилось 65 лет «Таллиннскому переходу» - неафишируемой странице Великой Отечественной войны. По приказу ставки Верховного командующего 28 августа 1941 года эскадра в составе 200 вымпелов Балтийского флота покинула Таллин и направилась в Ленинград. За время двухсуточного перехода почти половина боевых кораблей и военных транспортов были потоплены. Погибло более 18 тысяч советских моряков. Таких потерь Советский флот не знал ни до, ни после этой операции. Корабли гибли от массированных налетов немецкой авиации, вражеских торпед и снарядов береговой артиллерии, а также от огромного количества мин, выставленных на фарватере. Море кипело от взрывов, тысячи моряков оказались в холодных водах Балтики без надежд на помощь…»[[1]](#footnote-1)- когда я прочитала этот фрагмент из статьи в «Известия Петербург», то была очень поражена. До этого я не знала ничего про таллиннский переход и уж тем более про то, что ему исполнилось 65 лет. Эта тема меня очень заинтересовала. Я решила взять небольшую историческую справку у своего дедушки, который является большим знатоком истории. «Если за два года «позорной» русско-японской войны было потеряно 69 боевых кораблей и судов, то в Таллиннском переходе всего за двое суток погибли 66! За те же двое суток потери советской стороны втрое превосходят наши потери в знаменитом Цусимском сражении и почти в семь раз – потери американцев при внезапной массированной атаке Перл-Харбора! И вот теперь подумай, насколько это было трагическим событием! Сколько людей отдали свои жизни ради переправки главной базы Балтийского флота в Кронштадт!» - восклицал дедушка. После его длительных, но безумно захватывающих рассказов о переходе Балтийского флота из Таллина в Кронштадт, я уже точно знала, что эту тему я возьму для реферата по истории.

***Немного о Балтийском флоте…***

Балтийский флот – один из старейших военно-морских флотов нашей Родины, богатый славными боевыми и революционными традициями. Его история насчитывает почти три столетия. На протяжении этого времени Балтийцы одержали немало блистательных побед над иноземными захватчиками, пытавшимися оттеснить русское государство от побережья Балтики. Не раз им приходилось отстаивать интересы страны на различных морях. Победы в устье Невы и у Гангута, у Выборга и Эзеля, у Гренгама, Чесмы, Афона и Наварина навечно вошли в боевую летопись нашей страны как замечательные примеры героизма и высокого воинского мастерства балтийских моряков. Лучшие представители Балтийского флота внесли неоценимый вклад в развитие русского военно-морского оружия и военно-морского искусства, в русскую науку и культуру.

Жизнь и деятельность многих знаменитых русских флотоводцев, героев победоносных морских сражений были тесно связаны с Балтийским флотом.

Моряки-балтийцы сыграли выдающуюся роль в борьбе за победу Великой Октябрьской социалистической революции. Балтийский флот послужил той основой, на которой был создан Рабоче-Крестьянский Красный флот.

В годы гражданской войны и иностранной военной интервенции балтийцы успешно защищали подступы к Петрограду. Они сражались на всех сухопутных фронтах. Правительство обычно направляла их туда, где было особенно трудно.

В годы восстановления народного хозяйства и первых пятилеток Балтийский флот превратился в грозную силу, в надежный бастион на ее северо-западных морских рубежах.

К началу Великой Отечественной войны Балтийский флот являлся самым круп­ным оперативным объединением советского Военно-Морского Флота, где насчи­тывалось более 300 кораблей и судов обеспечения, в том числе 2 линейных корабля, 2 крейсера, 2 лидера, 19 эскадренных миноносцев, 65 подводных лодок и др. Флот имел более 860 самолетов, а его береговая оборона — около 500 орудий; в составе флота находилась бригада морской пехоты. Организационно флот состоял из эс­кадры, отряда легких сил, двух бригад подводных лодок, двух бригад торпедных катеров, береговой обороны, сил и средств противовоздушной обороны, военно-воздушных сил, а также частей специального и тылового обеспечения. Командовал флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц (с 1943 г.— адмирал).

***В начале Великой Отечественной войны***

Пройдет война,

Мы встретимся, быть может,

Как прежде, дым,

Синея, будет плыть.

Поговорим о том, что всех дороже:

О Родине, о славе, о любви…[[2]](#footnote-2)

*Алексей Лебедев, поэт-балтиец*

В 1939—1940 гг. Советский Союз заметно расширил свои границы на западе, в его составе появились новые союзные республики, каждой из которых придавалось определенное значение в осуществлении господствовавшей в то время военной доктрины и в геополитических интересах СССР. Если бы «империалистические хищники» (по тогдашней терминологии) напали на Совет­ский Союз, то ответом на их агрессию стала бы война «малой кровью, могучим ударом, на чужой территории»[[3]](#footnote-3). Сомневаться в правильности подобных установок партийного и военного руководства в те времена было опасно.

В этих условиях представлялось целесообразным выдвижение основных ударных сил ближе к западной границе, а от Краснознаменного Балтийского флота требовалось обеспечить правый фланг наступающей Красной Армии. Базирование флота тоже передвигалось на запад: его базами стали хорошо оборудованные порты прибалтийских республик, а Главной базой — Таллин вместо Кронштадта.

Нападение фашистской Германии на Советский Союз 22 июня 1941 г. флот, в отличие от армии, встретил организованно. В первый день войны все налеты вражеской авиации на портовые города были отбиты, ни один корабль не был потоплен. Дальше дела пошли хуже. Под натиском противника 8-я армия Северо-Западного фронта откатывалась на восток, в первые недели войны немцы заняли Лиепаю и Ригу. В этой ситуации корабли КБФ, при почти полном господстве немецкой авиации в воздухе и при постоянно усиливающейся минной опасности, стягивались к Таллину.

После короткой паузы, связанной с перегруппировкой сил, 30 июля Гитлер приказал возобновить наступление на Ленинград.

Главный удар 18-я немецкая армия наносила между озером Ильмень и Нарвой с целью выхода к Ленинграду и установления непосредственной связи с финскими войсками, другой удар — по Таллину. 5 августа ее войскам удалось выйти на ближние подступы к Таллину, а спустя еще два дня — к побережью Финского залива западнее и восточнее города и тем самым блокировать его с суши. Так началась трехнедельная оборона столицы Советской Эстонии.

Таллин обороняли части 10-го стрелкового корпуса8-й армии, отряды морской пехоты, полк латышских и эстонских рабочих, всего 27 тысяч человек, которых поддерживали корабельная артиллерия, береговые батареи и авиация КБФ. К 10 августа продвижение противника удалось остановить, несмотря на слабость оборонительных сооружений. 14 августа оборона города была возложена на Военный Совет КБФ (командующий — вице-адмирал В. Ф. Трибуц, его заместитель по сухопутной обороне — командир 10-го стрелкового корпуса генерал-майор И. Ф. Николаев).

20 августа немцы, подтянув свежие силы, возобновили наступление и вышли к пригородам Таллина. По времени это совпало с их прорывом к Ленинграду.

***Приказ о переходе в Кронштадт и приготовления к нему***

В ночь на 26 августа бои не прекращались. Город был охвачен пожарами, стелился густой дым. Была слышна пулеметная стрельба: фашисты были уже на окраинах.

Рано утром 26 августа был получен приказ Ставки: эвакуировать Главную базу флота, войска доставить в Ленинград для усиления его обороны. Все, что нельзя вывезти, было приказано уничтожить...

Задача была всем ясна, но было так мало времени. За одни сутки надо было подготовить к переходу весь флот. А это более ста девяноста вымпелов! За это время войскам нужно было отойти с фронта, а значит, требовалось какое-то прикрытие. Надо было погрузить на корабли десятки тысяч людей и наиболее ценное имущество, разработать маршрут и план перехода.

Все понимали, что придется идти узким Финским заливом, южный и северный берега которого уже в руках противника, расположившего на них свои аэродромы и батареи.

Балтийцы не могли рассчитывать на прикрытие флота истребителями: все наши аэродромы уже были заняты противником и два десятка флотских «ястребков» улетели на восток...

Военный совет собрал командиров соединений, и было решено об эвакуации базы объявить людям днем 27 августа перед самым началом погрузки: это было необходимо для скрытности операции.

Отделу военных сообщений (ВОСО) и управлению тыла надо было провести огромную работу: расставить океанские транспорты у причалов, организовать погрузку и вывод судов из гаваней.

На береговом флагманском командном пункте, разместившемся в землянках на территории Минной гавани, на голову сыпался песок из перекрытий, а пол под ногами вздрагивал от близких взрывов. Но никто не замечал этого. Люди работали над планом перехода.

Посадка войск на большие транспорты намечалась в бухте Копли-Лахт (Бекеровская гавань и гавань Русско-Балтийского завода), на островах Нейсар и Аэгна, у полуострова Вимси, в Купеческой и частично в Минной гавани, а также в Палдиски. В штормовых условиях, под огнем противника предстояло поставить там большие неуклюжие транспорты.

К тому же противнику удалось потопить один наш буксир, а их и без того было мало. Это тоже задерживало расстановку кораблей.

В план перехода надо было включить и корабли, вызванные в Таллин из Моонзунда и Рижского залива.

Серьезной опасностью на переходе в Кронштадт считались мины заграждения и авиационные бомбы. Было установлено, что немцы выставили в Балтийском море и Финском заливе более 3838 мин и 3450 минных заграждений. Уже на второй день войны вице-адмирал В. Ф. Трибуц докладывал наркому Военно-Морского Флота: «Самой трудной и тяжелой опасностью для флота в связи с недостаточным количеством тральных сил является минная опас­ность. В течение одних суток противник почти парализовал деятельность флота в Финском заливе, забросав минами с воздуха Таллинский рейд, Палдиски, устье Финского залива, на котором подорвалось три корабля». Днем конечно можно маневрировать, уклоняясь от бомб самолетов и обходя плавающие мины, но как же быть ночью, когда мины не разглядеть? Мнение было единодушно: основное минное поле противника на меридиане мыса Юминда форсировать в светлое время суток. Комфлот с этим предложением согласился, утвердив все расчеты.

В оперативном отделе штаба спорили о том, каким генеральным курсом идти флоту. Больше всех горячились минеры и штурманы соединений.

Минеры предлагали немедленно протралить фарватер хотя бы до острова Гогланд, используя все мореходные тральщики, и затем протраленный фарватер обставить вешками. Это, конечно, было бы лучше всего. Но такая операция потребовала бы несколько суток. Куда же на это время укрыть десятки транспортов с людьми и имуществом? Наконец противник, обнаружив без всякого труда наш обвехованный фарватер, в первую же ночь мог вновь забросать его минами или переставить десяток наших тральных вешек, чтобы направить корабли прямо на мины. А охранять протраленный фарватер мы просто не могли, потому что не имели столько сторожевых кораблей.

Штурманы предлагали идти флоту значительно более южными курсами, вплотную к берегу. Считалось, что там меньше мин. Но южный берег был в руках противника, он смог бы подтянуть сюда всю свою артиллерию. Любой корабль, хотя бы временно потерявший ход, был бы здесь, безусловно, расстрелян и потоплен.

Кроме того, южная часть залива в навигационном отношении была более сложна для плавания глубокосидящих транспортов, здесь они были бы лишены возможности свободно маневрировать при уклонении от авиационных бомб противника. К тому же этот путь значительно длиннее. Большие транспортные суда Балтийского флота никогда по нему не ходили, и для их капитанов это бы был совершенно новый, незнакомый маршрут.

Военный совет утвердил план перехода флота по генеральному фарватеру Финского залива, по тому пути, по которым с начала войны Балтийский флот провел между Таллином и Кронштадтом уже 223 конвоя.

Было много предложений логичных, теоретически правильных, но авторы их, к сожалению, витали в облаках. Так, рекомендовалось перед самым выходом флота нанести мощные удары с воздуха по всем вражеским аэродромам в Прибалтике и Финляндии, а также по базам фашистского флота в финских шхерах. Это была довольно дельная мысль, но возникал вопрос: чем наносить флоту эти мощные удары, и где взять ударную авиацию? Ведь в те дни комфлот авиацией не распоряжался. Более того, даже главком Северо-западного направления не смог выделить десяток истребителей, чтобы прикрыть флот на переходе в светлое время суток. Ведь решалась судьба Ленинграда, и флот сам спешил к нему на помощь. Как бы ему ни было тяжело, но ни один самолет, ни одну пушку нельзя было отвлекать от обороны Ленинграда. Флоту оставалось, опираясь на свои силы, быстрее прорываться на восток. Такое решение и принял Военный совет.

Все транспортные и вспомогательные суда мы распределили на четыре конвоя. Каждый конвой имел свое непосредственное охранение и должен был идти строго за выделенными ему тральщиками. Боевые корабли находились в отряде главных сил, в отряде прикрытия и в арьергарде. Эти три отряда боевых кораблей тоже нуждались в тральщиках. Сколько же тральщиков требовалось для обеспечения перехода ста девяноста различных кораблей, в том числе семидесяти крупных транспортов (более шести тысяч тонн водоизмещением), по фарватеру шириной в три кабельтовых?

Все флотские наставления и несложные расчеты очень быстро ответили на этот вопрос: нужно не менее ста тральщиков. Мы же имели всего десять базовых и семнадцать тихоходных, немореходных тральщиков, то есть фактически одну четверть потребности. Количество же мин, поставленных фашистами, никто не мог сообщить, но по расчетам флота оно достигало четырех тысяч. И, к сожалению, эти расчеты в дальнейшем полностью подтвердились.

Какова же была вероятность подрыва кораблей на минах при таком обеспечении? Этот вопрос, безусловно, волновал командование флота, но при виде пожаров и облаков дыма, застилавших небо, под грохот рвущихся в гавани снарядов они не особенно старались заострять внимание на столь неприятных цифрах.

По мере готовности документов, стали внимательно их проверяли. Надо было как можно скорее доложить их на утверждение Военному совету, с тем, чтобы после этого вручить выписки каждому командиру корабля и соединения. А время летело так быстро!

Бои шли в дачном селении Козе, — это в районе командного пункта сухопутной обороны города, а в ночь на 27 августа фашисты прорвались в парк Кадриорг и к озеру Юлемистэ. Было очевидно, что противник пытается отрезать наши части от гаваней, сорвать погрузку на корабли.

Орудия кораблей били прямой наводкой, уничтожая наступающую вражескую пехоту и танки. Противник начал пристреливаться к крейсеру «Киров», и ему пришлось отойти еще мористее. Миноносцы стреляли только с ходу и тоже часто меняли район своего маневрирования.

При поддержке корабельной артиллерии наши бойцы героически дрались на всех участках обороны, переходя местами в контратаки и добиваясь успеха в рукопашных схватках. Так, у местечка Нымме матросы потеснили противника. С особым воодушевлением делился своими впечатлениями тогда вернувшийся с фронта бригадный комиссар Кирилл Петрович Добролюбов: «Я побывал на батарее Скачкова в первой бригаде морской пехоты. В это время приблизились вражеские танки. Артиллеристы подпустили их и в упор открыли огонь. Уничтожили все четыре танка... Тогда фашисты бросили на батарею пехоту. Она захватила огневую позицию. Матросы схватились врукопашную. Лейтенант Милюков, старшина Веригин, бойцы Голубятников и Дашевский бились особенно отважно. Моряки перебили почти всех фашистов, прорвавшихся на батарею. Наши орудия остались целы. Сейчас батарея вновь ведет огонь!»[[4]](#footnote-4)

В ту ночь работа не прекращалась, а 27 августа в 11 часов план прорыва флота из Таллина был окончательно утвержден и доведен до всего личного состава. Морякам и солдатам разъяснили: мы уходим из Таллина с тем, чтобы бить фашистов под стенами Ленинграда.

В 16 часов началась погрузка на транспорты.

Противник усилил огонь по причалам. Скоро погрузка в Купеческой гавани стала невозможной, тогда транспорты перевели в Бекеровскую гавань.

История русского флота знает примеры, когда флот погибал вместе со своей базой. Так было в Севастополе в 1855 году и в Порт-Артуре в 1905 году. В Таллине ни армия, ни флот погибать не собирались. Они не были разбиты. По приказу Верховного командования, сохранив свои силы, они должны перейти для борьбы на новом направлении, для обороны колыбели революции, родного Ленинграда.

Ни одного взвода солдат и ни одной исправной пушки моряки не оставляли врагу в Таллине.

Все знали, что их ждет трудный и опасный путь. «С десятками бойцов я говорил в гавани в часы посадки сотням смотрел в глаза, - писал в своих мемуарах адмирал Пантелеев, - Люди устали. Но и тени растерянности я не заметил. Спокойные лица. Лица людей, сознающих, что они исполнили свой долг. Люди понимали, что мы идем защищать Ленинград, что мы уже помогли защитникам великого города, задержали врага под Таллином почти на два месяца, оттянули на себя пять дивизий, из них три, прибывшие из-под Ленинграда»[[5]](#footnote-5).

Фашисты бросались в яростные атаки. К вечеру Купеческая гавань находилась под минометным огнем, начались сильные пожары в порту.

Чтобы дать войскам возможность отойти с передовых позиций, наша артиллерия вечером открыла ураганный огонь, а специально назначенные части перешли в контратаку по всему фронту. Тут уж не жалели снарядов! Немцы дрогнули и даже попятились назад.

В 21 час начался отход войск уже c последних позиций. Войска длинной вереницей тянулись к гаваням. Дымовые завесы, поставленные катерами, надежно прикрывали посадку, происходившую неторопливо, без шума и суматохи.

Началось разрушение военных объектов базы, были видны взрывы в арсенале, на многих военных складах, дым пожаров, жуткий гул беснующегося пламени.

Посадка везде проходила организованно. В этом была немалая заслуга комендантов: в Купеческой гавани — военного инженера 3 ранга Гулиева, в Минной — воентехника 2 ранга Шалипина, в Бекеровской и Русско-Балтийского завода — батальонного комиссара Поспешина и старшего лейтенанта Безрукова.

По решению Военного совета флота вывод кораблей и судов в море предполагалось начать еще вечером 27 августа и закончить в 10 часов 30 минут утра 28 августа, с тем чтобы самый трудный участок минного поля (к северу от мыса Юминда) форсировать в светлое время суток. Днем подсеченные плавающие мины видны, и их можно уничтожить. Однако возникло непредвиденное обстоятельство, которое внесло нежелательную поправку в планы балтийцев. К вечеру 27 августа резко ухудшилась погода, ветер достиг семи баллов. При таком ветре малые корабли, буксиры, катера, тем более тральщики с тралами идти не могут. По прогнозу погода должна была улучшиться во второй половине дня 28 августа.

Как только заканчивалась погрузка, моряки «выталкивали» транспорты на рейд в назначенные им места стоянки у островов Нейсар и Аэгна.

Пустели причалы, все меньше и меньше людей в гавани, стихал шум разноголосой толпы, а взрывы мин и снарядов казались особенно гулкими.

Пришли эскадренные миноносцы и сторожевые корабли из Моонзунда, а два транспорта с героическим гарнизоном Палдиски, следующие под охраной боевых кораблей, явно задерживаются. Телефонной связи с Палдиски давно не было, там с утра шли бои.

Было уже совсем темно. Гавань опустела, остались только два катера и посыльное судно «Пиккер» — оно должно было доставить Военный совет флота с походным штабом на крейсер «Киров».

Бои уже велись вблизи гавани. В грохот пулеметной и артиллерийской стрельбы врывались оглушительные раскаты взрывов. На фоне раскаленных облаков четко вырисовываются контуры кирок, столь характерные для таллинского пейзажа.

На западе слышался гром, и вдруг там возникла феерическая картина. Тысячи разноцветных звезд летят к небу, рассыпаются яркими искрами. Это горели флотские склады сигнальных ракет.

Военный совет решил переходить на крейсер в 4 часа утра 28 августа. Адмирал Пантелеев со вторым эшелоном походного штаба должен прибыть на лидер «Минск» в 7.00. Последним в 8.00 должен был покинуть таллинскую землю начальник тыла генерал Москаленко после разрушения и заблокирования гавани.

Ночью огонь по Минной гавани прекратился, противнику так и не удалось сбить наши части прикрытия.

К рассвету весь флот был на рейде. Ни одного взвода солдат или матросов не осталось в Таллине.

В 4.00 были получены последние указания комфлота на переход. Был проведен Военный совет флота на крейсер «Киров». В гавани осталось два катера: малый охотник — для моего походного штаба и торпедный катер для начальника тыла генерала Москаленко и офицеров его группы.

***Считанные часы до перехода***

План немцев прорваться к гавани и сбросить защитников Таллинна в море полностью провалился. Не говоря уже о том, что именно под Таллинном противник впервые встретил серьезное сопротивление на всем Северо-западном направлении, застряв у столицы Эстонии на долгих два месяца. В сложнейших условиях адмирал Трибуц показал себя как способнейший и волевой военноначальник и администратор.

Теперь ему предстояло показать себя в качестве флотоводца. А необходимого для подобной операции флотоводческого опыта у адмирала Трибуца не было.

Даже великим адмиралам прошлого не приходилось вести за собой такого количества кораблей и судов. Адмиралы Джелико и Шеер вели в Ютландский бой соответственно 120 и 100 кораблей. Но все это были боевые корабли, действующие в открытом море и управляемые созвездиями десятков адмиралов. Адмирал Рожественский в своем беспримерном походе через три океана к Цусиме вел под своим флагом около 50 боевых кораблей и судов, имея в подчинении, как и Трибуц, всего трех адмиралов, причем одного мертвого. Чем это кончилось – общеизвестно. В бою под Цусимой 5000 человек погибло, 6000 – попали в плен. Но на пути сутками не сходящий с мостика Рожественский не потерял ни единого транспорта, ни одного 250-тонного миноносца. Он оказался незаурядным администратором, но плохим боевым адмиралом.

Его поход вполне можно сравнить с организованным и осуществленным Трибуцем планом сбора транспортов и боевых кораблей с погрузкой на них примерно 60 тысяч человек и массы ценных грузов. Но впереди еще был бой. Прорыв боем! А им нужно было управлять с флагманского мостика крейсера «Киров».

Трибуц отдал приказ, в соответствии с которым командиры отрядов имели пользоваться радиосвязью только для докладов о противнике и в чрезвычайных обстоятельствах, требовавших вмешательства командующего флотом.

Адмирал медлил. Около 200 кораблей и транспортов – точной цифры никто не знал даже тогда – ждали сигнала адмирала Трибуца. Сотни биноклей и тысячи глаз смотрели на сигнальные фалы крейсера «Киров». В 11 часов 30 минут был получен сигнал: «Флоту в 12.00 начать движение».

«Мы расставались с Таллином, покидали старинную базу русского флота Ревель, созданную нашими дедами более двух веков тому назад. Решение Ставки об эвакуации было правильным. Организованный отход войск на новый фронт борьбы никогда в истории войне не считался поражением»[[6]](#footnote-6), - писал адмирал Пантелеев в своем дневнике.

Флоту предстояло пройти узким Финским заливом 321 километр. На протяжении 250 километров оба берега были заняты противником, а 120 километров пути густо заминированы. На обоих берегах были расположены вражеские аэродромы, батареи от среднего до тяжелого калибра, а в шхерах за сотней островов притаились подводные лодки и торпедные катера. Военно-морская наука требует обеспечения каждой операции различными формами предварительного воздействия на противника. Но жизнь внесла свои беспощадные коррективы. Хочешь, не хочешь, а надо было идти на прорыв — и как можно скорее, хотя бы и без воздушного прикрытия, без нужного количества тральщиков, без предварительных ударов по флоту и авиации противника.

Первый конвой начал движение в 12 часов с минутами. Девять транспортов с войсками, вспомогательные суда и три подводные лодки прикрывались пятью тихоходными «ижорцами», пятью катерными тральщиками и пятью охотниками. Ядром эскорта являлся современный по тому времени миноносец «Свирепый», достаточно сильный для морского боя и очень слабый для борьбы с самолетами. Командовал конвоем отличный моряк капитан 2 ранга Николай Георгиевич Богданов.

Уже через 50 минут после отправления резкие звонки воздушной тревоги заставили вздрогнуть адмирала Трибуца и вскинуть бинокль к небу. В ту же секунду загрохотали зенитки со стоявших вблизи крейсера эсминцев «Гордый» и «Сметливый». Спрашивать, что случилось, не было нужды.

В 14 часов с минутами начал сниматься с якорей небольшой конвой № 4, состоявший из девяти различных малых вспомогательных судов, самоходных специальных барж и буксиров. Все эти небольшие суда также были полны людей. Конвой охраняли два охотника и девять катерных тральщиков. Командовал им капитан 3 ранга Глуховцев.

Снялся с якоря конвой №2 — десять больших транспортов и вспомогательных судов, восемь тихоходных и восемь катерных тральщиков и еще четыре боевых корабля. Конвоем командовал командир дивизиона канонерских лодок капитан 2 ранга Антонов.

А еще через двадцать минут тронулся и последний, самый большой конвой №3. В него входят десять транспортов и танкер. Сопровождали их четыре охотника, спасательное судно, четыре катерных и четыре тихоходных тральщика. Позже в этот конвой включились два транспорта с гарнизоном Палдиски. Командовал конвоем старый моряк, капитан 2 ранга Янсон.

Рейд опустел, корабли уходили на север и вдали, на самом горизонте, поворачивали на восток. Флот двигался по узкому фарватеру. С обеих сторон островки, отмели, песчаные банки, которыми так богат Финский залив.

Корабли арьергарда под руководством контр-адмирала Ю. Ф. Ралля под вражеским огнем приступили к минным постановкам. Сторожевой корабль «Буря» поставил отдельными банками мины в бухте Ковли-Лахт и в Суропском проливе. «Снег» и «Циклон» выставили минные банки при входе на рейд, а минный заградитель «Вайндло» минировал Купеческую гавань и внутренний Таллинский рейд. Всего было выставлено более сотни различных мин. Несмотря на огонь фашистов, наши корабли повреждений не имели. Поставленные ими мины, по свидетельству самих немецких адмиралов, причинили врагу большие неприятности. При занятии Таллина несколько фашистских кораблей подорвались и погибли на рейдах и в гаванях.

В 16.00 снялись с якоря главные силы флота. За пятью базовыми тральщиками шел крейсер «Киров» под флагом комфлота, за ним лидер «Ленинград» и эскадренные миноносцы, подводные лодки и другие боевые корабли. Всего отряд главных сил насчитывал 25 вымпелов, кроме спасательных и ледокольных судов. Быстро построившись в походный ордер, корабли догнали конвои и прикрыли их от самолетов своим зенитным огнем.

В 17 часов настала очередь отряда прикрытия.

Лидер «Минск», эскадренные миноносцы, подводные лодки построились в кильватерную колонну и пошли за пятью базовыми тральщиками. Всего в отряде прикрытия было 20 боевых кораблей.

Последним вышел в море арьергард — отряд контр-адмирала Ю. Ф. Ралля в составе миноносцев «Калинин», «Артем», «Володарский» и сторожевых кораблей «Снег», «Буря», «Циклон». В охранении у него шли два торпедных катера и пять морских охотников. Отряд держался на Таллинском рейде до наступления темноты, ведя редкий огонь по берегу и принимая оттуда последние шлюпки с защитниками города. Перед уходом на восток под пулеметным огнем противника корабли приняли на борт еще 150 человек с полуострова Вимси и около 100 человек с полуострова Пальяссари.

Со спокойной совестью уходили моряки из Таллина. Они провели 549 стрельб, выпустив на голову противника 13 тысяч снарядов. Флот послал на сухопутный фронт более 16 тысяч матросов и командиров. Эти ударные отряды вместе с частями армии более чем на месяц задержали фашистов под Таллином.

Немцы хвастались на весь мир, что 21 июля будут в Ленинграде, но едва-едва 28 августа заняли Таллин, сняв для этого с ленинградского направления три пехотные дивизии.

Несколько соединений немецкой авиации также были переброшены из-под Ленинграда. Многие гитлеровские самолеты навеки заглушили свои моторы под Таллином. Более сотни тысяч солдат стоила фашистам столица Эстонии, десятки танков усеяли поля на подходах к Главной базе флота...

***Балтийцы, полный вперед!***

В районе острова Мохни в 18 часов 30 минут немецкая авиация атаковала шедший в первом конвое транспорт «Кришьянис Вальдемарс». При уклонении от бомб транспорт вышел из протраленной полосы, подорвался на мине и затонул. У мыса Юминда после авиационной атаки получил повреждения штабной ко­рабль Балтийского флота «Вирония», а около 22 часов от подрыва на мине он погиб вместе со спасательным судном «Сатурн». При налете авиации был по­врежден транспорт «Алев», который также вскоре подорвался на мине и зато­нул. На борту «Алева» находились 1280 человек, в том числе более 800 ране­ных. Удалось спасти только 6 человек.

За несколько минут до наступления темноты отряд главных сил вошел в плотное минное заграждение. Ночь на 29 августа оказалась самой тяжелой, так как кораблям пришлось в темноте форсировать минное поле большой глубины и плотности. Около 20 часов от подрыва на мине сначала погиб тральщик «Краб», затем тральщик «Барометр». У 3 из 5 тральщиков, за которыми шел отряд глав­ных сил, в результате затраливания минных защитников были перебиты тралчасти. С потерей этих тральщиков и тралов началось самое неприятное. Из от­ряда главных сил от подрыва на мине почти со всем экипажем погибла подвод­ная лодка С-5. Потом подорвался и затонул с большей частью экипажа эскадренный миноносец «Яков Свердлов», а эсминец «Гордый» получил тяжелые повреждения.

Долгие годы существовала легенда о том, что эскадренный миноносец «Яков Свердлов» корпусом защитил крейсер «Киров» от торпеды, выпущенной под­водной лодкой противника. Это не так! Вряд ли немцы или финны послали бы вою подводную лодку в район ими же выставленного минного заграждения.

В критическом положении оказался отряд прикрытия. Около 21 часа из 5 базовых тральщиков, осуществлявших проводку кораблей отряда прикрытия, 4 оторвались и присоединились к отряду главных сил. Попытка командира отряда вернуть их на свое место оказалась безрезультатной. Оставшись без противоминного обеспечения, корабли один за другим стали подрываться на минах.

Погиб эсминец «Скорый», а лидер «Минск» и эсминец «Славный» получили серьезные повреждения. Однако наиболее тяжелые потери понес арьергард, так как он с самого начала следовал без противоминного обеспечения. Все надежды были только на параваны-охранители. Из арьергарда от подрыва на минах погибли эскадренные миноносцы «Калинин», «Артем», «Володарский» и сторожевые корабли «Циклон» и «Снег». На «Володарском» погибли все – и пассажиры, и команда. На минах гибли и транспорты. В районе мыса Юминда подорвался и почти сразу затонул грузовой транспорт «Элла», имевший на борту 905 чело­век, в том числе 693 раненых. Когда к месту гибели «Эллы» подошло судно «Нептун», на поверхности воды плавали только 49 человек. Из состава второго конвоя так же быстро затонул транспорт «Эверита», имевший на борту гарни­зон с острова Найсаар численностью около 1500 человек, спасти удалось не более 10. В этих условиях Трибуц приказал до наступления рассвета всем ко­раблям и судам стать на якорь и только с восходом солнца продолжить движе­ние на восток. Такое решение командующего флотом было вызвано незнанием минной обстановки, так как последовало оно, когда корабли и суда уже факти­чески форсировали минное заграждение.

В советской исторической литературе отмечается, что ночью то ли немец­кие, то ли финские торпедные катера дважды атаковали конвои, но обе атаки были отражены кораблями охранения. На самом же деле ни финские, ни немец­кие катера в ночь на 28 августа в море не выходили. Как выяснилось, лидер «Минск» и эсминцы «Скорый» и «Славный» обстреляли свои же торпедные катера (ТКА-73, 74, 94, 103 и 113), которые пытались присоединиться к сво­им кораблям. При сближении они передавали позывные сигнальными прожек­торами, но по непонятной причине их приняли за суда противника. В результате обстрела потопили свой торпедный катер ТКА-103.

С наступлением рассвета, снявшись с якорей, боевые корабли с максимально возможной скоростью ушли в сторону Кронштадта, а тихоходные и маломанев­ренные суда остались по существу без охранения. Немецкие летчики практи­чески без противодействия, как на учениях, бомбили советские суда, выбирая при этом самые крупные из них. Это, естественно, привело к большим потерям, особенно в личном составе. Так, на грузовом судне «Калпакс», выдержавшем более 40 атак, погибли более 1100 человек, в том числе 700 раненых бойцов. В районе острова Родшер от авиабомб погиб транспорт «Аусма», шедший в третьем конвое. На нем эвакуировался гарнизон Палдиски общей численнос­тью 1200 человек. Ощутимой явилась потеря плавмастерской «Серп и Молот», имевшей новейшее для того времени оборудование и огромное количество за­пасных частей для корабельных механизмов, в особенности для подводных ло­док. Всего же при прорыве из Таллина в Кронштадт на переходе морем погибло 46 судов; большую часть крупных судов потопила авиация. Это объясняется тем, что истребительное прикрытие отсутствовало, а сами суда имели ничтожно малое число стволов зенитных огневых средств. К тому же накануне выхода почти на всех судах Эстонского и Латвийского пароходств были заменены ка­питаны, а вновь назначенные не знали ни маневренных качеств вверенных им судов, ни уровня подготовленности экипажей.

29 августа в 17.00 боевые корабли Балтийского флота отдали якоря на Большом Кронштадтском рейде. А уже на следующий день они включились в оборону Ленинграда: их мощная артиллерия громила фашистов, рвавшихся к городу. Доставленные кораблями армейские и флотские части были направлены на сухопутный фронт, влились в ряды защитников города.

***Итоги и рассуждения***

В советской историографии потери судов оцениваются по-разному, но в большей части изданий о них написано в завуалированной форме. Например, утверждается, что погибли «главным образом малотоннажные суда»[[7]](#footnote-7). Более тщательный анализ свидетельствует о другом: именно малотоннажные суда дошли до Кронштадта, а все крупные суда, кроме транспортов «Казахстан» и «Эверанна», затонули.

Противоречивы данные о гибели 16 боевых кораблей. Погибли эскадрен­ные миноносцы «Артем», «Володарский», «Калинин», «Скорый» и «Яков Свердлов», сторожевые корабли «Снег», «Циклон» и «Топаз», канонерская лодка И-8, подводные лодки Щ-301 и С-5, малый охотник МО-233, торпедный катер ТКА-103, тральщики «Барометр», «Краб» и Т-42. В своих воспо­минаниях Трибуц пишет, что после форсирования минного заграждения флота по существу уже не было. Этим он как бы оправдывает свое необдуманное ре­шение относительно оставления транспортов на якорной стоянке: «В отряде глав­ных сил, кроме крейсера "Киров", в исправном состоянии оставался единствен­ный миноносец — "Сметливый". В составе отряда прикрытия исправен был лишь лидер "Ленинград". Эсминец "Суровый" сопровождал подорвавшийся "Славный"; "Свирепый" вел на буксире "Гордого". Мы не могли выделить ни одного корабля для зенитного прикрытия транспортов»[[8]](#footnote-8). В другой части мемуаров командующего флотом читаем: «Да, враг просчитался, надеясь на уничто­жение флота. Поставленная главнокомандующим войсками Северо-Западного направления флоту задача эвакуировать из Таллина войска, прорваться в Крон­штадт была решена. Нам удалось вывести из-под удара основное ядро флота — 37 процентов боевых кораблей, которые пришли к месту назначения и сыграли важную роль в тяжелых боях за Ленинград».

Оставим эти «письмена» на совести бывшего командующего флотом. За­метим лишь, что, снявшись с якорей, лидеры «Минск» и «Ленинград» со ско­ростью около 27 узлов ушли на восток, оставив беззащитными транспорты с войсками. А ведь на этих кораблях имелось достаточно сильное зенитное воору­жение! Вспомним, что так же поступило и британское морское командование, бросившее на произвол судьбы летом 1942 г. суда из состава конвоя РQ-17: тогда погибли 23 судна и 153 человека.

О потерях личного состава сведения тоже весьма противоречивы. Адмирал Трибуц в своих воспоминаниях «Балтийцы вступают в бой» (1973 г.) утвержда­ет, что на переходе морем погибли около 5.000 человек. Эту цифру подтверждает и бывший начальник штаба Балтийского флота адмирал Ю. А. Пантелеев в книге «Морской фронт» (1965 г.). В официальном же издании Главного штаба ВМФ «Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» отмечается, что потери составили около 10.000 человек. Тщательный анализ тех событий показывает, что из почти 50.000 защитников Таллина более 10.000 попали в плен, около 10.000 погибли в боях или же мел­кими группами вышли из окружения, а до 30.000 были приняты на транспорты и боевые корабли. Если в Кронштадт прибыли от 16 до 18 тысяч человек, как утверждается в открытой советской печати, следовательно, в водах Финского за­лива утонули около 14 000 человек. Но есть и другие цифры. В 1 томе недавно рассекреченной «Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере» указано, что в Кронштадт и Ленинград были доставлены 12.225 человек. Получается, что погибли не 12—14 тысяч чело­век, а около 18.000 военнослужащих. Гражданское население, то есть бежен­цев, точно не сосчитали. По некоторым данным, их было около 15.000 человек. Спаслись немногие.

И Трибуц, и Пантелеев в своих воспоминаниях отмечают, что, как и пред­писывалось в телеграмме главкома Северо-Западного направления от 26 августа 1941 г., противнику не было оставлено ни одной исправной пушки, ни одного взвода солдат — все было либо вывезено, либо уничтожено. Из опубликованных в Гер­мании данных следует, что в Таллине немцы взяли в плен 11.432 военнослужа­щих, захватили 97 полевых, 52 противотанковых и 144 зенитных исправных орудий, 91 бронемашину, 2 бронепоезда, 304 пулемета, 4.000 мин, 3.500 тор­пед, более 1.000 авиабомб и т.д.

Логично поставить вопрос: а был ли флот готов к проведению столь круп­номасштабной операции по эвакуации с изолированного с суши плацдарма войск 10-го стрелкового корпуса, а также сил и средств главной базы флота?

Как свидетельствуют многочисленные документы, перед самой войной нар­ком Военно-Морского Флота в своей директиве поставил Балтийскому флоту следующие задачи на случай войны с Германией: быть готовым к отражению высадки морских десантов на острова Эзель и Даго, совместно с военно-воз­душными силами уничтожить флот противника при попытке его проникновения в Финский и Рижский заливы и содействовать флангам сухопутных войск на побережьях Финского залива и полуострова Ханко. В соответствии с этой ди­рективой и разработали планы первых операций Балтийского флота, причем только на случай благоприятного развития событий на сухопутном фронте. Это требовалось в советской военной доктрине! Никто из флотских начальников не предполагал, что находящейся за сотни километров от государственной грани­цы военно-морской базе противник будет угрожать с сухопутного направления. Все верили в то, что враг будет уничтожен на его территории. Это и явилось причиной того, что ни в теоретическом, ни в практическом отношении к прове­дению подобной операции флот не готовился.

Сказался также и недостаточно высокий уровень оперативно-тактической подготовки офицерского состава, в том числе и высшего звена. За 4,5 предво­енных года сменились 4 командующих Балтийским флотом. Назначенный на эту должность в апреле 1939 г. В.Ф. Трибуц имел 15-летний стаж службы в офицерских должностях, но не имел опыта командования даже соединением. Из 72 офицеров штаба флота только 6 человек окончили Военно-морскую ака­демию. По оценке наркома Военно-Морского Флота, по состоянию на 1940 г. в Балтийском флоте был «полнейший провал по оперативно-тактической и бое­вой подготовке»[[9]](#footnote-9).

Многое в этой всей истории наводит на размышление. Во-первых, как удалось противнику в условиях безраздельного превосходства в силах и средствах Балтийского фло­та, причем в белые ночи, в операционной зоне флота выставить более 3.500 мин и минных защитников? Это свидетельствует не только о слабости нашей раз­ведки, но и о плохой организации наблюдения на театре военных действий. Ведь в мае 1941 г. в Финском заливе действовали корабельные дозоры, а самолеты МБР-2 по нескольку раз в сутки вылетали на разведку. Как случилось, что дозорная служба и разведывательные полеты не выполнили своих задач? Пассивность в действиях Балтийского флота остается одной из загадок минувшей войны.

Много раз в военной печати обсуждался маршрут перехода. В своих воспо­минаниях Трибуц пытается убедить читателя в том, что тогда, в августе 1941 г., было принято единственно верное решение. Но, как известно, есть и другие мнения. Не будем гадать, что бы произошло, если бы флот пошел не централь­ным, а южным или северным маршрутом. Об этом уже много сказано военны­ми историками. Ясно одно, что, выбрав центральный маршрут, командующий флотом и его штаб не все сделали для того, чтобы уменьшить потери.

Из немецких и финских источников следует, что для постановки мин в Финском заливе германское командование сформировало три минно-загради-тельные группы («Кобра», «Норд» и «Пройссен»), придав им две флотилии торпедных катеров и две флотилии тральщиков. За 3 дня до начала войны эти группы начали минировать воды Финского залива. Почему же их ни разу не обнаружили с кораблей Балтийского флота?

Удивляет еще один факт: ни до войны, ни с ее началом никто не организо­вал разведывательного траления мин. Когда в конце июня в устье Финского залива подорвались на минах крейсер «Максим Горький» и эскадренный мино­носец «Гневный», штаб флота бездействовал, не определил даже границ мин­ных заграждений. Тральщики чаще всего использовались для выполнения не свойственных им функций: несли дозорную службу, перевозили бомбы и авиа­ционное топливо, при этом зачастую погибали.

К началу Таллинского перехода флот потерял третью часть тральщиков. Погибли «Заряд», «Шток», «Смелый», «Крамбол», «Скат», «Буй», «Кнехт», «Бугель», «Шкив» и др. 10 августа Трибуц приказал в целях маскировки фар­ватеров отказаться от их систематического протраливания и повсеместно перей­ти к проводке кораблей и судов за тралами. Это решение оказалось ошибочным.

В заключение поставим еще один вопрос: как велики были потери при про­рыве флота из Таллина в Кронштадт? За 300-летнюю историю Российского флота они, пожалуй, сопоставимы только с потерями, понесенными в сражени­ях при Роченсальме в 1790 г. и при Цусиме в 1905 г. (вместе взятых). При Роченсальме русский галерный флот потерял более 50 судов и до 7000 человек убитыми, ранеными и пленными, при Цусиме было потеряно, интернировано и сдано неприятелю 27 кораблей и погибли более 5000 человек. В результате же Таллинского перехода погибли более 100 кораблей и судов (с учетом затоплен­ных в Таллине) и более 12 000 человек. Таковы основные итоги Таллинского прорыва.

***Заключение***

Таллинский переход вылился в сложную операцию с большими потерями. Некоторые авторы пытаются весьма своеобразно трактовать события, ставя под сомнение компетентность должностных лиц, принимавших участие в планировании и осуществлении эвакуации Балтийского флота. Не так давно из печати вышла книга Игоря Бунича «Таллинский переход», в которой дискредитируется мужество и героизм балтийцев, а многие оценки являются чистым плодом воображения автора. Ведь Таллинский прорыв – а я специально подчеркиваю, что это был прорыв, а не просто перебазирование,- представляется одним из показательных и крупных фрагментов военных событий на стратегически важном Северо-Западном направлении. Решался не просто оперативный вопрос, а вопрос жизни и смерти флота. И доблестные балтийцы решили его в свою пользу! Несмотря на огромные потери и неимоверные трудности, Балтийский флот был спасен и продолжал воевать.

Героический прорыв кораблей в Кронштадт сыграл огромную роль в защите Ленинграда. Флот сформировал для обороны города семь бригад морской пехоты и много отдельных отрядов. Это не позволило немцам с ходу форсировать Неву и соединиться с финнами на Карельском перешейке. А знаменитая Дорога жизни? Ладожская коммуникация тоже была наложена с помощью моряков-балтийцев.

Так что совсем не случайны были яростные попытки гитлеровцев уничтожить флот в Таллине.

А закончить я хочу словами командира 10-го стрелкового корпуса генерал-майора И. Николаева, давшего высшую оценку мужеству всех участников операции перехода: «После этого перехода никакое сражение на суше удивить меня не может. Такого сложного переплетения боевых событий в такой короткий срок по времени на земле быть не может! Подумать только – корабль на минном поле, и по нему бьет артиллерия, пикируют самолеты, охотятся подлодки и катера. Все это одновременно, да еще к тому же корабль на волне раскачивается… Герои наши моряки. Все до одного – герои!»[[10]](#footnote-10)

***Приложение***

**Таблица № 1**

**Состав и организация сил при прорыве из Таллина в Кронштадт**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Класс кораблей и судов** | **Отряд главных сил** | **Отряд прикрытия** | **Арьергард** | **Первый конвой** | **Второй конвой** | **Третий конвой** | **Четвертый конвой** |
| КрейсерыЛидеры эсминцевЭскадренные миноносцыПодводные лодкиТорпедные катераМалые охотникиБазовые тральщикиКатера-тральщикиТихоходные тральщикиСторожевые кораблиКанонерные лодкиПосыльные судаЛедоколыСпасательные судаТранспорты и вспомогательные судаБуксирыВСЕГО | 1134565----11-1-28 | -124445------1--21 | --4-24---4------14 | --13-2-552----9128 | -----2-4411---10-22 | -----2-4411---10-22 | -------9-11---9-20 |

* Примечание: В таблицу включены корабли и суда, вошедшие в утвержденный план перехода из Таллина в Кронштадт.

***Список литературы***

1. *Ладинский Ю.В.* «На фарватерах Балтики»; Военное издательство Министерства обороны СССР, Москва, 1973 г.
2. *Доценко В.Д., Гетманец Г.М.* «Флот в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»; изд-во Эксмо, Спб, 2005 г.
3. *Пантелеев Ю. А.* «Морской фронт»; Воениздат, Москва, 1965 г.
4. «Боевой путь Советского Военно-Морского Флота» под редакцией *Ачкасова В.И., Басова А.В. и др*.; Воениздат, Москва, 1974 г.
5. *Михайловский Н. Г*. Таллинский дневник; изд-во Советская Россия, Москва, 1985 г.
6. *Трибуц В.Ф.* Балтийцы сражаются; Воениздат, Москва, 1985 г.
7. *Золотарев В.А., Козлов И.А.* «Три столетия Российского флота»; изд-во Полигон, Спб, 2005 г.
8. *«Мы из Кронштадта»,* сборник воспоминаний и очерков о Кронштадте в годы Великой Отечественной войны; изд-во Ленинград, 1978 г.
9. *«Военно-исторический журнал»,* статья контр-адмирала в отставке Р.А. Зубкова «Аварийно-спасательное обеспечение сил Балтийского флота при их прорыве из Таллина в Кронштадт в 1941 г.», май № 5, 2005 г.
10. *«Известия Петербург»,* статья журналиста Олега Рогозина ««Яков Свердлов» прикрыл собой «Кирова» и затонул», № 158, 30.08.2006 г.
11. *«Звезда»,* статья Ильи Иванова «Таллинский переход. Август 1941 г. (По материалам Центрального архива ФСБ России)», январь 2006 г.
12. *«Смена»,* статья журналистки Любови Румянцевой «Спасая крейсер «Киров»», № 080, 06.05.2005 г.
13. *«Красная звезда»,* Александра Прасола «И не вторая Цусима, и не Советский Дюнкерк», № 26, 30.02.1996 г.
1. **«Известия Петербург»;** статья журналиста Олега Розина ««Яков Свердлов» прикрыл собой «Кирова» и затонул» № 158, 30.08.2006 г. [↑](#footnote-ref-1)
2. **«Мы из Кронштадта»,**сборник воспоминаний и очерков о Кронштадте в годы Великой Отечественной войны; изд-во Ленинград, 1978 г., 4стр. [↑](#footnote-ref-2)
3. **«Звезда»,** статья Ильи Иванова «Таллинский переход. Август 1941 г. (По материалам Центрального архива ФСБ России)», январь 2006 г. [↑](#footnote-ref-3)
4. **Пантелеев Ю. А***.* «Морской фронт»; Воениздат, Москва, 1965 г., 143 стр. [↑](#footnote-ref-4)
5. **Пантелеев Ю. А.** «Морской фронт»; Воениздат, Москва, 1965 г., 144 стр. [↑](#footnote-ref-5)
6. **Пантелеев Ю. А***.* «Морской фронт»; Воениздат, Москва, 1965 г., 150 стр. [↑](#footnote-ref-6)
7. **Михайловский Н. Г**. Таллинский дневник; изд-во Советская Россия, Москва, 1985 г, 231 стр. [↑](#footnote-ref-7)
8. **Трибуц В.Ф.**Балтийцы сражаются; Воениздат, Москва, 1985 г., 96 стр. [↑](#footnote-ref-8)
9. **Доценко В.Д., Гетманец Г.М.**«Флот в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»; изд-во Эксмо, Спб, 2005 г., 137 стр. [↑](#footnote-ref-9)
10. **«Красная звезда»**, Александра Прасола «И не вторая Цусима, и не Советский Дюнкерк», № 26, 30.02.1996г. [↑](#footnote-ref-10)