**Подводники тихоокеанцы в боях с противником (1941-1945 г.)**

П.В. Боженко.

Политические факторы, влиявшие на создание и боевое использование подводного флота Страны Советов, как нигде ярко проявились на Тихом океане. Проиграв русско-японскую войну. Россия по условиям Портсмутского мирного договора взяла на себя обязательство в течение 30лет не развивать подводный компонент своих военно-морских сил на Дальнем Востоке.

В свою очередь Советское правительство в 1925году при установлении дипломатических отношений с Японией, вынуждено было согласиться соблюдать положения мирного договора.

Поэтому, когда в 1932 году начались работы в области подводного кораблестроения на Тихом океане, их окружили плотнейшей завесой секретности. Малые лодки привозились целиком по железной дороге с Черного моря и Балтики. Средние лодки “Щука”, специального разборного типа У, транспортировались по частям в ящиках с надписью “Сельхозтехника”. Стройплощадку выбрали в самом дальнем конце Владивостокской бухты, окружили ее высоким глухим забором, а со стороны воды, занавесили полотнищами. Прибывающие с других флотов моряки снимали ленточки с бескозырок и т.д. На производственных совещаниях судостроителей употреблялись выражения “объект № такой то”, а само слово подводная лодка считалось запрещенным. Даже Тихоокеанский флот стал именоваться флотом с 11января 1935г., т.е. когда истекли условия договора, а до этого в ходу было название довольно обтекаемое “Морские силы Дальнего Востока”.

Японцы пристально наблюдали как за ростом флота вообще, так и за появлением субмарин особенно. Дело доходило до анекдотов. Первый эшелон “Сельхозтехники” отбыл на Дальний Восток 1июня 1932г. Уже 29апреля 1933г. на особо строго охраняемой упоминавшейся стройплощадке Дальзавода. ночью при свете прожекторов спускали на воду объект 229 или подводную лодку Щ-11 “Карась”. Число присутствующих естественно строго ограниченно, строгий пропускной режим, но неожиданно в числе гостей обнаружили ... японского консула, который откланялся и быстро удалился. Как он прошел через все кордоны и попал на совершенно секретное мероприятие осталось загадкой. В том же году одну из построенных лодок для прохода по Амуру в океан замаскировали под пароход, сделали высокий борт из фанеры, надстройку и большую трубу, под которую для реальности поставили печку, чтоб шел настоящий дым. Вечером того же дня японское радио передало, что по Амуру следует подлодка, замаскированная под надводный корабль.

Так до 1935 года подводные лодки на Тихом океане существовали, как бы нелегально. Хотя японцы знали прекрасно о нарушении условий договора, никаких официальных протестов с их стороны не следовало. Зато корабли Императорского флота очень часто оказывались около субмарин, опасно маневрировали и до тарана не доходило только благодаря высокому мастерству подводников, пару раз вблизи борта проходили торпеды. Шла настоящая война нервов.

Первая же лодка, Щ-11 (впоследствии Щ-101) тогда еще “Карась”, летом 1933г. под командой Д.Г.Чернова испытала на себе все это в полной мере. Из тумана выскочили два эсминца, на которых сыграли “Боевую тревогу”. Матросы побежали снимать чехлы с орудий и торпедных аппаратов. Наша лодка приготовив торпеды к бою стала маневрировать так, чтобы один из кораблей всегда был под прицелом. Затем между японцами и комиссаром лодки произошел диалог в стиле “Твоя - моя не понимай”. Затем с эсминца крикнули - “Просим передать привет Советскому правительству” и корабли ушли. Все это время они держали друг друга под прицелом торпед и орудий.

Все предвоенные годы Япония считалась потенциальным противником №1 и лодки плавали на Тихом океане, как нигде интенсивно, круглогодично, подо льдом в группе и на полную автономность. Во второй половине 1935г. Щ-103 “Карп” под командованием Е.Е.Полтавского совершила непрерывное 58часовое подводное плавание под электромоторами пройдя 150миль, что значительно превысило проектную норму. Уже в декабре 1935г. 13командиров подводных лодок были награждены орденами. В январе 1936г. Щ-117 под командой Н.П.Египко вышла в море с задачей - пробыть в походе столько сколько выдержит экипаж, проектная автономность оказалась перекрытой в два раза, 11января - 20февраля. 3апреля 1936г. все члены экипажа были награждены орденами. Так в нашем флоте появился первый полностью орденоносный экипаж, вероятно больше подобных аналогов в мире нет, чтобы все члены экипажа имели ордена.

Таких походов провели несколько, например Щ-113 М.С.Клевенского, пробыла в море с 14сентября: по 25декабря 1936г. — 102суток. По результатам походов для лодок типа Щ была установлена новая автономность в 40суток, вместо 20суток. Причем практически лодки плавали зимой, что было впервые на нашем флоте. Экипажи пытались искать резервы увеличения боеспособности. Так упоминавшийся командир Щ-113 М.С.Клевенский, которого командир 5бригады подлодок адмирал Н.Г.Холостяков, характеризует как "инициативнейшего командира”, выполнил такое усовершенствование: У головки зенитного перископа установлен гофрированный шланг, который присоединен к клапану уравнительной цистерны. Лодка в первом же пробном выходе более часа ходила под дизелями на перископной глубине. Правда жизнь оказалась более суровым экзаменатором, чем воды Тихого океана. В июне 1941года по приказу капитана 1ранга М.С.Клевенского, тогда командира Либавской военно-морской базы взорваны ремонтирующиеся на заводе “Тосмаре” подводные лодки и эсминец “Ленин”, хотя он мог уйти под своими машинами. Затем герой-подводник не нашел в себе смелости подтвердить на следствии свой устный приказ и его исполнитель командир эсминца капитан-лейтенант Ю.М.Афанасьев расстрелян как паникер. Сам Клевенский разжалован в матросы. Однако все это пока в будущем, а пока продолжалась война без выстрелов в тихоокеанских просторах.

Вступив в 1936году официально в “Антикоминтерновский пакт”, Япония резко усилила враждебные действия против Советского Союза. Дело доходило до прямых диверсий. Летом 1938г. на лодке Щ-102 вышел в море командир дивизиона С.Е.Чурсин. При возвращении в базу, всплыв почти у самой гавани, неожиданно заметили старый, грязный рыболовный сейнер. Чурсину он показался весьма подозрительным. Сейнер очень бойко бежал в направлении наших берегов, а “рыбачки” явно с военной выправкой молниеносно выполняли все приказы капитана. Это совсем не походило на обычную жизнь японского рыболовного судна. Комдив приказал сейнеру остановиться, что последний выполнил только когда на него навели корабельное орудие. При досмотре на берегу в трюме обнаружили мины, о месте их постановки особенно гадать не приходиться, слишком рядом была база подлодок. Тихоокеанцы первыми прошли проверку в боевых условиях. 31июля начались бои в районе озера Хасан и подводные лодки вышли в море на боевое патрулирование по защите наших коммуникаций, прикрывая надводные корабли, привлеченные к снабжению войск. Причем, некоторые лодки, которые находились в море, получили приказ перейти к боевому дежурству 27июля и несли его, сменяясь, до осени. В следующем, 1939году настоящая война с Японией, известная как бои на Халхин-Голе, опять вызвала патрулирование наших субмарин в течение всего лета и осени.

За 1932-1940гг. на Тихий океан перевезено 86субмарин. (13 типа Л, 35 — типа Щ, 37 — типа М и 1-С). В 1940году флот пополнился еще одной лодкой, довольно необычным путем. Построенная в 1937году на Балтике “Щука” под номером 315 перешла в июне 1939 на Северный флот и стала именоваться Щ-423. В то время шло интенсивное освоение Северного Морского пути и в целях возможной проверки межтеатровой переброски кораблей, решили послать на Дальний Восток подлодку. Перед выходом корпус одели в деревянную шубу бронзовые винты заменили на стальные и т.д. 5августа 1940г. из Полярного под командой капитана 3ранга И.И.Зайдулина (штатный командир ст.лейтенант А.Быстров был в походе дублером) в сопровождении ледокола “Щука” вышла в море. Плавание шло в надводном положении. 9сентября субмарина дошла до бухты Провидения на Чукотке, где ей вернули обычный вид, и 17октября новое приобретение Тихоокеанского флота бросило якорь в бухте Золотой Рог. Субмарина прошла более 7000миль, из них около 700в сплошных льдах. К стати она так и плавала два года с номером Северного флота и лишь 17апреля 1942г. ее переименовали на тихоокеанский манер - Щ-139. По результатам перехода решено перевести таким путем из Ленинграда в 1941 или 1942 годах на Тихий океан крейсерские лодки К-21, 22, 23. а позднее 51-56.

К началу Великой Отечественной войны количество лодок еще возросло и с 91кораблем подводных глубин Тихоокеанский флот вышел на первое место среди других флотов СССР. Не смотря на такое большое количество подлодок, причем “сборных” из секций, на неосвоенный морской театр, где в .некоторых местах не видели, не то, что подводную лодку, а пароход, на очень сложные погодные условия .с сильнейшими океанскими штормами, за весь предвоенный период произошла всего одна тяжелая авария. В ноябре 1935г. лодку Щ-103 выбросило штормом на камни вблизи Владивостока. Восстанавливать ее не стали.

Многие подводники тихоокеанцы, пройдя суровую школу. успешно служили на других флотах вовремя войны, командуя различными соединениями и частями.

С июня 1941г. флот перешел в состояние повышенной боевой готовности. С 12июля по приказу наркома Н.Г.Кузнецова начали постановку оборонительных минных заграждений на подходах к Владивостоку, Советской Гавани, Петропавловску. Мины поставили в очень короткие срок подводные лодки вышли в дозор у своих баз. Уже в августе стало ясно, что минные заграждения создали весьма много проблем и своему флоту. Япония в бой не рвалась, а начинавшиеся шторма стали срывать мины десятками и сотнями, они плавали у наших берегов, серьезно затрудняя плавание кораблей ТОФ и судов Дальневосточного пароходства. Дело дошло до того, что кроме тральщиков на охоту за своими минами направили самолеты, которые пробовали расстреливать их из пулеметов. Все же эти меры были запоздалой реакцией на бессмысленные потери. Уже 25июля 1941года в Японском море в районе бухты Ольга у побережья Приморья выполняя задание командования ТОФ, подорвался и погиб ледокол “Казак Поярков”. Это была потеря так сказать явная, а точные даты и обстоятельства гибели подводных лодок М-63 и М-49 так и остались неизвестными. Обе не возвратились из базового дозора на подходах к Владивостоку в августе 1941. Тем не менее, количество тихоокеанских субмарин не уменьшилось. В боевой строй вошли 10кораблей С-51, С-55, С-56, Щ-135, Щ-136, Щ-137 и Щ-138, М-114, М-П5, М-116, это только в 1941году. Моряки понимали, что их противником являются не только мины. Японцы хотя и не воевали в открытую, но задерживали наши суда, не гнушались их обстрелами, особенно вдали от советских берегов, а иногда придумывали вещи и похуже. 18июля 1942года в Николаевске-на-Амуре, прямо в базе взорвались торпеды в кормовых аппаратах на лодке Щ-138. Новейший корабль, вступивший в строй 30декабря 1941г. перестал существовать. Еще одна лодка Щ-18 получила повреждения и полузатонула но позднее была восстановлена. Исчерпывающей информации о происшествии нет, но старшего помощника командира лодки арестовали как японского шпиона, а на берегу усиленно циркулировали слухи о том, что это японская диверсия, мишенью которой служил достраивающийся крейсер “Калинин” и склады боезапаса, и что только изменение положения лодки из за отлива сорвало этот план. К сожалению на данный момент нет данных, опровергающих или подтверждающих эту версию.

В сентябре 1942г. Госкомитет Обороны принял решение об усилении Северного флота за счет переброски части кораблей с Тихого океана. Уже 20числа вызвали подводников, командиров нескольких лодок и сообщили им о перебазировании сводного дивизиона лодок на Север. Хотя в 1940году упомянутая Щ-423 смогла перейти Северным морским Путем, сейчас проблему усиления наших сил на Севере не решились выполнить этим способом, 423-я шла не погружаясь и не могла стрелять торпедами. В реальной военной обстановке противник мог без особого труда уничтожить лодки, не боеспособные до прихода в базу. Поэтому выбрали другой маршрут, через Тихий океан и Атлантику, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Датч-Харбор, Сан-Франциско, Панамский канал, Галифакс, Розайт, Полярное. Для перехода отобрали новые “сталинцы” первой бригады: С-51, С-54, С-55, С-56 и два минзага Л-15 и Л-16 из 3-го отдельного дивизиона. 25сентября 1942 из Петропавловска вышли Л-15 и Л-16 (кап.-лейтенанты В.И.Комаров и Д.Ф.Гусаров). Лодки шли парами, не зная ничего друг о друге. Поскольку переход проходил через районы военных действий, лодки несли на корме громадные линкоровские флаги, чтоб не стать случайной жертвой торпед американской или японской субмарины. Но именно так и случилось. 11октября: в 820милях от Сан-Франциско (по другим данным в 500 или 300милях) при хорошей видимости и небольшом волнении, лодки следовали без охраны по поверхности со скоростью 11-12узлов. В точке с координатами 45°41'с.ш. 138° 56' в.д. головная Л-16 взорвалась. С дифферентом на корму в 45градусов “Ленинец” начал быстро погружаться в воду и через 25-30 секунд исчез с поверхности океана. Сигнальщики Л-16 обнаружили два перископа с левого борта, примерно на расстояние одной мили, а артиллеристы успели выпустить пять снарядов из 45мм орудия. Радисты успели поймать последнюю радиограмму “Погибаем от ...” На этом передача оборвалась и до сих пор обстоятельства гибели Л-16 до конца не ясны. После войны ответственность за потопление взял на себя командир японской лодки И-25 Мейдзи Тагами. Он возвращался от американского берега и, заметив две лодки выстрелил последнюю оставшуюся торпеду, считая лодки американскими. Вскоре токийское радио передало о потоплении американской лодки. Однако есть обстоятельства, которые не стыкуются друг с другом. Подводники Л-15 видели два взрыва и след еще одной торпеды, уходящей в океан. За день до выхода наших лодок из Датч-Харбора, оттуда вышла американская субмарина S-31, приняв полный боекомплект. Затем она же пришла в Сан-Франциско причем снова принимала торпеды. Более того перископ этой лодки были довольно специфическими, и очень походило на перископы выглянувшие из воды и обстрелянные артиллеристами Л-15. Документы о походе S-31 так и не опубликованы, а в базе Гуантанамо один из американских офицеров “по пьянке” сказал нашим подводникам, что Л-16 по ошибке потопила американская лодка. Ошибка из за которой могли начаться боевые действия между СССР и Японией могла быть и неслучайной, но прямых доказательств нет, хотя конечно если бы Япония вынуждена была воевать еще и с СССР в 1942г. положение американцев серьезно бы облегчилось.

6 октября вышли из Владивостока С-51 (кап.3р. И.Ф.Кучеренко) и С-56 (кап.-лейт. Г.И.Щедрин) за сутки до них отправились С-54 (кап.-лейт. Д.К.Братишко) и С-55 (кап.3р. Л.М.Сушкин).

Этому отряду пришлось испытать океанский шторм на грани урагана, но все лодки выдержали и прибыли в Датч-Харбор, а 28 октября они вышли оттуда на Сан-Франциско. Общее руководство осуществлял командир сводного дивизиона Герой Советского Союза А.В.Трипольский. шедший на борту С-51. Переход осуществлялся в сложнейших условиях. Немцы знали о маршруте следования наших лодок и не раз заявляли по радио об их потоплении. 18 октября в полдень сигнальщик с С-56 заметил след торпеды в 4-5 кабельтовых и вахтенный офицер лейтенант П.П.Скопин сумел развернуть лодку, торпеда прошла в 20 метрах. 24ноября в проливе Акутан чья-то торпеда настигла С-56, но попала в киль и только сорвала лист килевой коробки в районе центрального поста. В Саргассовом морс С-54 еле увернулась от торпеды, серьезно повредив себе дизель. Тихоокеанцы выдержали неоднократные торпедные атаки, попадали в тайфун и просто сильный шторм страдали и от холода и от жары, возникали разнообразные критические ситуации; Так С-56 3декабря смогла на глубине 56метров зацепиться за мачты “утопленника”, правда быстро оторвалась от него. Наперекор всему корабли прошли 17000миль. 24января С-51 оставив за кормой два океана и девять морей прибыла в Полярное, 8марта подошли С-55 и С-56, 19мая добрались Л-15 и наконец 7июня подошла С-54. На двух последних лодках проведен средний ремонт в Англии с установкой ГАС и РЛС.

“Азиатская эскадра” как в шутку называли североморцы прибывшее пополнение активно участвовала в операциях на коммуникациях и одержала ряд побед.

С-51 выполнила 7боевых походов. 15 июля 1944г. награждена орденом Боевого Красного Знамени.

С-55 погибла в декабре 1943г. в 4-м боевом походе.

С-54 погибла в 5-м боевом походе в конце марта или апреле 1944г.

С-56 совершила 8боевых походов. 31марта она награждена орденом Боевого Красного Знамени, а 23февраля 1945удостоена звания гвардейской.

Л-15 выполнила 7боевых походов.

5 ноября 1944г. Г.И.Щедрин, а 8июля 1945г. И.Ф.Кучеренко удостоены Звания Герой Советского Союза.

По послевоенным данным тихоокеанцы потопили 31 и повредили 7кораблей и судов противника.

Правда далеко не все эти победы подтверждены данными противника.

Уже после войны в 1954 году С-56 под командой капитана2ранга В.Харченко вернулась во Владивосток Северным Морским путем, замкнув кругосветку. В мае 1975 года она установлена как мемориальный корабль во Владивостоке.

Остававшиеся на Тихом океане лодки по прежнему выходили в дозоры, проводили интенсивные учебные плавания в сложных условиях. Не обходилось без аварий. Так 3сентября 1943года при ночных торпедных стрельбах командир Щ-128 неверно оценил дистанцию и на полном ходу ударил в борт Щ-130. Ее командир капитан-лейтенант В.Стеценко успел, видя неизбежность столкновения, еще до удара объявить “Аварийную тревогу” и задраить рубочный люк, уже накрытый волной. Удар оказался столь мощным, что в легком корпусе образовались целые “ворота”, а в прочном пробоина длинной метр и шириной 30см. у 46шпангоута, 5-й отсек почти полностью затопило и лодка спикировав врезалась ;в грунт на 38метровой глубине. корма ушла в ил на 6метров. В аварийном отсеке остались старшина группы трюмных ИванОрлов и старшина 2-й статьи ВасилийНосик. В отсеке удержалась маленькая воздушная подушка в которой держали головы моряки, хотя дышать было очень тяжело, отсек залит водой и соляром из разорванной цистерны и его пары разъедали легкие. Командир корабля перешел в 4-й отсек и перестукивался с Орловым и Носиком. По его приказу моряки десятки раз ныряли в густо маслянистую жидкость, и смогли закрыть клапаны осушения трюма. Когда подошло спасательное судно и на Щ-130 спустились водолазы. стало ясно, что на подъем потребуется около 5часов. Матросы понимали, что столько времени им не выдержать. Тогда по восстановленной телефонной связи Иван Сидорович Орлов подал заявление в партию, которое рассмотрели тут же в соседнем отсеке.

Эта история имеет продолжение, экипаж 128-й попросил перевести его в полном составе на 130-ю, чтобы в кратчайший срок ввести корабль встрой. Обе лодки к 1945г. были в готовности, но боевых походов не выполняли. Экипаж Щ-130 в полном составе переведен на однотипную

Щ-209, Черноморского флота, которой В.В.Стеценко командовал с марта по апрель 1944г., затем до конца войны он командовал Щ-207, побед не имел. Его экипаж на Щ-209 совершил ряд выходов в море. уже под командой капитан-лейтенанта В.И.Суходольского. Война на Черном море шла к концу. стремление отплатить противнику велико, вероятно в все это привело к тому, что лодка потопила 27 и 28июля 1944г. севернее Босфора торпедами и артиллерийским огнем турецкий каботажный пароход “Канарья” и моторно-парусную шхуну “Самой Бахри”. Кстати на Черное море прибывали тихоокеанцы и вместе с лодками. К весне 1944г. встал вопрос о блокаде Крыма с моря, а 60% черноморских лодок находилось в ремонте. Поэтому с Тихого океана уже вместе с экипажами в полном составе отправили традиционным путем 10лодок типа М по железной дороге из Владивостока в Поти. Они успешно добрались до Черного моря летом и осенью 1944г., но практически участия в боевых действиях не приняли. Более того, М 23, 24, 25, 26, 27, 28 относились к типу VI, который показал свою очень малую боевую ценность. Правда М 30, 114, 115, 116 уже были типа XII, но и для них война на Черном море так и не состоялась.

В 1944г. еще один тихоокеанский экипаж отбыл на Северный флот. В сентябре 1943г. минзаг Л-20 уклоняясь от атаки кораблей противника ударился о подводную скалу, повредив прочный корпус. Капитан 2ранга В.Ф.Тамман смог справиться с ситуацией и спасти корабль, который поставили в ремонт. Осенью 1943г. тихоокеанская Л-19 капитан-лейтенанта Е.Н.Алексеева вышла на первое место по торпедной подготовке на флоте. В конце февраля 1944 нарком Н.Г.Кузнецов приказал весь экипаж отправить на Север на однотипную Л-20, которую Алексеев принял под команду 6марта 1944г.. На его счет официально отнесены 2победы, - транспорт и сторожевик NKi-05. В апреле 1944г. для Л-19 сформировали второй экипаж под командой капитана 3ранга А.А.Кононенко, который приступил к освоению корабля.

Остававшиеся на Тихом океане лодки ранних лет постройки проходили ремонт, причем иногда с уникальной модернизацией. Так 2марта 1944г. после капитального ремонта в строй вступила Щ-101. При сохранении в полном объеме торпедного вооружения, на ней смонтировали бортовое минное устройство на 40 мин ПЛТ. Такое переоборудование не имеет аналогов в истории советского подводного флота. В феврале 1945г. на Ялтинской конференции руководителей стран союзников было решено, что СССР вступит в войну с Японией через 3месяца после окончания войны в Европе. 5апреля 1945г. СССР денонсировал пакт о не нападении с Японией. К 5августа были определены зоны действий и ответственности между вооруженными силами СССР и США. Разграничительная линия проходила в Японском море на удалении от материка 90-120 миль, в Тихом океане и Беринговом море 15-25 миль.

Конечно это резко ограничивало поле деятельности наших субмарин, тем более, что наиболее интенсивное судоходство противника шло в южной части Японского моря.

К началу войны на Дальнем Востоке насчитывалось 78подводных лодок. Организационно они были сведены в бригады и отдельные дивизионы, а именно: к ТОФ относились 1, 2, 4 бригады, 2 отдельный дивизион Владимир-Ольгинской военно-морской базы и 3отдельный дивизион Петропавловск-Камчатской военно-морской базы. На советскую Гавань базировалось 17подлодок 3бригады Северотихоокеанской Флотилии (образована согласно постановлению СНК 31.7.39г.).

Пунктами базирования являлись Владивосток, Советская Гавань, Петропавловск-Камчатский, Находка, бухты Уллис и Владимир. Военный Совет Флота просил разрешения у руководства ВМФ заранее развернуть подводные лодки, но получил отказ. Только 8августа в 01.45 штаб флота получил радиограмму маршала Василевского, а через 15минут сообщение из Главного штаба ВМФ о введении готовности №1 и начале развертывания подлодок. В 03.50 приказание передано по команде на флот, в 07.25 пришел приказ о минных постановках, а еще через 5минут разрешение применять оружие,

Поскольку развертывание началось заблаговременно, путь предстоял сравнительно короткий, к началу военных действий 9августа все корабли заняли отведенные квадраты.

Нарезано было 9позиций в Японском море на подходах к портам Северной Кореи, перед Владивостоком и у западной части о.Сахалин. Сначала вышло в море 12лодок, а всего за время войны с Японией боевые походы совершили 22подводные лодки: Щ-102, 105, 118, 119, 122, 123, 126, 127. 135, Л-8, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, М-1, 9, 10, 12, С-53. Таким образом реальные задачи во время войны выполняло менее половины всех имеющихся подлодок ТОФ.

Японцы даже к лету 1945 обладали еще весьма крупным надводным н подводным флотом. Хотя в реальности флот Японии не сделал попытки прорыва к нашим берегам, опасаться такого варианта следовало, поэтому подлодки несли дозор и на подходах к своим портам.

При рассмотрении действий лодок ТОФ надо иметь в виду два обстоятельства, период действия лодок очень короток - 14 дней с 9 по 23 августа, судоходство в отведенных районах минимально, а все материалы о действиях ТОФ, а особенно подводных лодок ограничиваются крайне малой содержательностью и многими противоречиями. Поэтому общая картина действий субмарин предлагаемая в данной работе базируется на информации, подчеркнутой из большого числа источников в том числе и устных.

Все лодки типа М несшие базовый дозор, противника так и не обнаружили.

Лодки типа Л и Щ вошли в соприкосновение с японцами с началом военных действий. Уже 9августа Л-17 (кап.-лейт. М.И.Кислов), находясь на позиции обнаружила тральщик противника. Командир лодки начал маневрирование, но заметив японский самолет, срочно ушел в воду. Не известно, через сколько времени Л-17 снова отважилась всплыть, под перископ, но противник обнаружен не был. Через три дня 12августа Щ-119 (кап.-лейт. А.К.Калашников), несшая дозор у порта Маока, обнаружила там японский транспорт и решила ждать его выхода. Утром следующего дня погода резко ухудшилась, визуально наблюдение очень осложнилось и командир лодки принял решение нести патруль в подводном положении. Около 10 часов утра акустик зафиксировал шум винтов и через 10минут командир в перископ обнаружил одиночный транспорт в 12кабельтовых. Капитан лейтенант пошел на сближение и с 9кабельтовых в 10.12 выпустил 3 торпеды с интервалом 9секунд. Взрывов не последовало, но атаку заметили, через полтора часа из порта вышел сторожевик и несколько раз атаковал Щ-119, сбросив 12глубинных бомб. Это самая ожесточенная атака с японского надводного корабля за время войны с Японией. На следующий день “по тревоге” были подняты все имеющиеся в строю подлодки.

Вот какие обстоятельства этому предшествовали. Высадка десантов в корейские порты считалась одной из важнейших задач флота. После мощных бомбардировок 11-12 августа занят порт Юки, но оказалось, что японцы ушли еще 10августа. На волне неожиданного успеха опять первым броском пошли моряки 140разведотряда штаба флота (бывший разведотряд Северного флота) уже в порт Васин. Организованного сопротивления десантники снова не встретили и 12августа к порту постепенно подвозили наши части, которые к вечеру заняли и этот порт. Однако на что способны японцы, они показали при обороне двух маленьких островков Хам и Авакум (Течходо и Сочходо) у входа в Расин. Гарнизон островов оказал яростное сопротивление, длившееся до вечера. На островах обнаружили после артобстрела и штурма 3офицеров и 27солдат живыми, зато 170трупов. Наши потери составили 7убитых и 37раненых, из них большинство приходится на погибший на минах торпедный катер старшего лейтенанта Я.Т.Тацуры и подорвавшиеся ТКА 578 и ТЩ 279. Упорные бои за острова померкли на фоне общего успеха и командование ТОФ решило сразу же занять последний корейский порт Сейсин. Это единственный остававшийся у японцев крупный порт, который давал им возможность эвакуации, крупная военной морская база и второй по величине после столицы город Кореи. Все это заставляло ожидать серьезного сопротивления. Но...“Штаб флота считал, что высадка в Сейсине так же как и высадка в Юки и Расине не встретит серьезного сопротивления со стороны противника, а поэтому решить задачу можно будет углами одного разведывательного отряда и роты автоматчиков, которые ранее высаживались в Юки и Расине”. Эта пространная цитата из книги Г.М.Гельфода объясняет, почему 140-й отряд вернувшись из Расина получил на сборы и смену оружия (его повредило при подрыве на мине торпедного катера) целых ... 1,5 часа. 12 августа в бухту Сейсина вошли 4 торпедных катера, спокойно проведшие разведку, поэтому 140-й отряд в “пожарном” порядке посадили на корабли, оказавшиеся под рукой и смело послали на штурм. Однако оказалось, что молчание японцев - это уловка и войска, высаживающиеся 13-14 августа мелкими партиями в разных местах бухты оказались блокированными и прижатыми к берегу. Ситуация становилась критической и 14августа из Владивостока вышли 3отряда с основными силами 13бригады морпехоты. Охраняли суда тральщики, большие охотники, сторожевики и фрегаты. Все отряды шли одной колонной в тумане при волнении 2 балла. Все делалось в условиях страшной спешки на грани паники “нельзя не отметить, что избранный походный порядок был крайне примитивен” — еще одна цитата из упомянутой книги 1958года издания очень глухо говорит о том. что творилось на ТОФ. Когда корабли уже были в дороге, радиоразведка флота засекла в море переговоры отряда японских кораблей. Позже в 19.15 лодка Щ-127 капитана 3ранга М.Д.Мельникова обнаружила указанный -отряд, следовавший в западном направлении. По донесению Мельникова, последовавшему около 20часов, японцы имели линкор и 4эскадренных миноносца. Этого более чем хватало, что бы пустить на дно всю 13бригаду морпехоты с охранением, а потом перемешать с землей те части, которые еще цеплялись за берег в Сейсине. В остановке высочайшего нервного напряжения, царившего на кораблях десанта, произошел эпизод вытекающий из “крайне примитивного походного порядка”. Большой охотник №306 потерял свое место в составе второго десантного отряда, хотя командир этого отряда хватился пропажи, но нарушать режим радиомолчания не решился. Через 2часа фрегат ЭК-1 своей мощной РЛС засек не опознанную цель и передал семафором на СКР “Вьюга” “Неопознанная цель идет на сближение”. Такого доклада вполне хватило для моряков, ждавших подхода японцев. Командир СКР капитан-лейтенант И.К.Кузьменко, подождав немного, приказал открыть огонь. Буквально с третьего залпа моряки перешли на поражение и разнесли своими 102мм орудиями БО306 на куски.

На самом деле в море находились японский крейсер и 4фрегата, тем не менее сила была весьма серьезная и в море срочно послали две лодки типаС из первой бригады правда только одна С-53 считается выполнившей боевой поход, а приказ о срочной готовности к выходу получили еще 4“Ленинца” и 6“Щук”. Однако все эти лодки не успевали к месту возможного . столкновения. Разрядить обстановку помогла хитрость. По предположению начальника связи флота капитана 1ранга Г.Л.Смирнова узел связи флота передал открытым текстом приказ в адрес отряда легких сил, подлодок и авиации о нанесении удара по японскому соединению с указанием точных координат, а шифрованной связью передано распоряжение об отмене приказа. Противник попался на уловку. Радиоразведка засекла резкое увеличение радиообмена между отрядом и морской базой Майдзуру, после чего корабли пошли в Гензан.

19 августа дважды проявилось присутствие в море японских подводных лодок. В 10.38 около порта Румой на Хоккайдо атаке подверглась лодка Л-19 капитана 3ранга А. С. Кононенко, а еще через 77минут атакована Щ-122 капитан-лейтенанта И.Д.Кузнецова. В обоих случаях японцы успеха не добились.

21 августа, находясь на позиции №5 командир Щ-126 капитан-лейтенант В.А.Морозов обнаружил японский мотобот. Командир справедливо предположил, что мирным рыбакам посреди моря делать нечего в войну, поэтому в 16.15 лодка открыла огонь из 45мм орудия, подойдя на 7кабельтовых. Мотобот быстро затонул.

Кроме действий у корейских портов и в Японском море флоту предстояло освобождать Южный Сахалин и Курильские острова. Эта задача возлагалась на Северо-Тихоокеанскую флотилию, она развернула в море 6своих лодок, а 9 к началу боев находились в главной базе Советская Гавань. Первым планировалось занять порт Торо, откуда десант должен был развернуть наступление на порт Эсуторо. Командовал высадкой командир бригады подлодок капитан 1ранга А.И.Леонов. Возможно это связано с тем, что основную разведку районов высадки вели субмарины. Постоянные туманы серьезно затруднили авиаразведку, а удаленность от наших баз и сложные метеоусловия не позволили систематически вести корабельную разведку. Фактически к порту Эсуторо корабли подходили дважды и конечно при таком подходе к делу серьезной информации не получить. То что не смогли сделать самолеты и корабли, подводники выполнили успешно. “Они (подводники) хорошо справились с задачами по ведению разведки на подступах к южному Сахалину и острову Хоккайдо”. — Это цитата из официальной истории Краснознаменного Тихоокеанского Флота.

15 августа “подводный десантник” А.И.Леонов начал действовать, в 21час.20минут первый бросок десанта вышел из Советской Гавани на Торо. В 05.00 16числа отряд подошел к месту высадки и в течении 10минут все 140человек оказались на берегу. Их встретил редкий огонь резервистов и десант смело пошел вперед, захватывая один за другим поселки и городки на пути к Эсуторо. Однако встретив сопротивление у городка Яма Сигай Леонов остановил пехотинцев и стал ждать, когда против двух японских рот соберутся целиком 2батальона (365 БМП и 2 бн 113 СБР), которые уже находились на суше. Утром 17числа подводник снова повел морпехов в бой, причем едва не погиб, его заслонил своим телом от пуль старшина Дамащин. В 10.30 17августа наши части заняли Эсуторо. Теперь предстоял десант в порт Маока, у которого бомбили Щ-119. Командиром высадки и командиром отряда корабельной поддержки снова назначен геройский комбриг А.И.Леонов. Здесь предстоял более серьезный бой за высадку, в военно-морскую базу, поэтому Щ-119 патрулировала подходы с моря, чтобы предотвратить подвоз подкреплений. С подводной лодки Щ-118 (ст.лейт.В.А.Востриков) в ночь с 17 на 18 августа высадили разведгруппу из 5человек в 15км южнее порта. Разведчики высадились незаметно, но уронили в воду рацию и подмочили батареи. Фактически они дождались высадки нашего десанта и присоединились к нему. 20 августа в 7.30 в сплошном тумане СКР “Зарница” вошел в порт, причем японцы пытались помочь швартовке, приняв корабли за свои. Возможно основная подводная специальность “подводного десантника” привела к повышенной осторожности при командовании отрядом надводных кораблей и они в тумане простояли перед Чаока с 6.05 до 7.30, пока не нащупали вход в гавань, этот случай при производстве десантной операции во время войны аналогов не имеет. Но потом бравый капитан смело вступил в бой. Японцы, опомнившись, оказали серьезное сопротивление, но к 14 часам город был взят.. Уже на другой день 21августа в Маока перешел дивизион лодок типа Щ.

23 августа из Маока в Отомари и вышел десант в составе сводной бригады морпехоты, который дошел до Отомари из за сложных условий погоды только в 6.00 25августа. Порт занят без сопротивления. Плохая погода серьезно спутала все планы и пришлось из Советской Гавани в Отомари доставлять топливо и машинное масло для надводных кораблей на подводных лодках (вероятно без Леонова и здесь не обошлось, т.к. само по себе решение необычно, сопротивления противник не оказывал, а один надводный корабль мог доставить больше топлива чем две подлодки}. Этот снабженческий рейс совершили М-1 (ст.лейт.Л.П.Носенков) и М-5 (кап.-лейт. П.П.Пивоваров). На этом участие подводных лодок в операции по освобождению Южного Сахалина закончилось. На очереди стояла высадка на Курильские острова.

Основной целью был остров — крепость Шумшу. его укрепления отличались особой мощностью, достаточно сказать, что некоторые сооружения располагались на глубине ... 50 метров.

Операцию проводили силами Камчатского оборонительного района т.к. мыс Лопатка на Камчатке отделен от Шумшу 12км проливом — первым Курильским. План разрабатывался штабом КОР, морским консультантом командующего генерал-майора А.Р.Гнечко являлся начальник штаба 3-го отдельного дивизиона Подлодок капитан 3 ранга В. С. Денисов. Командовал Петропавловской военно-морской базой бывший командир подводной лодки капитан 1 ранга Д. Г. Пономарев. Возможно поэтому лодки приняли активное участие в операции. В полном составе задействован 5 дивизион 1 бригады ПЛ, Л7, 8. 9. 10. II, 12 (XI серии), базировавшийся на Петропавловск-Камчатский. Командовал дивизионом капитан 3 ранга И. И. Гаркуша. Еще до начала операции за пределы минных полей к воротам Авачинской бухты вышла Щ-105, (кап.Зр. Е.И.Зоткин). Она несла дальний корабельный дозор. 17 августа в 5 часов из Петропавловска вышли корабли десанта, в том числе лодка Л-8. Она под командой капитана 3ранга В.В.Судейко, имея на борту комдива, шла в район предстоящей высадки в первый Курильский пролив, между мысами Кокутан-сан и Котомаои-сан, прикрывая переход кораблей и неся ночной дозор. Позднее она перешла в четвертый Курильский пролив, прикрывая высадку с моря с задачей воспрепятствовать отходу японских судов с севера на юг и переброске сил в обратном направлении. Бои на о.Шумшу шли с перерывами до 23августа, отличаясь особой ожесточенностью и кровопролитием, все это время субмарины “стояли дозором”. За выполнение боевой задачи оба капитана 3ранга на Л-8 получили по ордену Отечественной Войны 1степени, а командир Щ-115 только второй степени, хотя они одинаково не видели противника.

Надо отметить еще одну десантную операцию с участием подводников. Если на Сахалине подводник командовал надводными кораблями, то в Китае уже воздушным десантом. Пытаясь как можно быстрее занять все крупные города Китая, вероятно до подхода туда гоминдановских частей, организовали в штабе флота ряд воздушных десантов, одним из которых поручено командовать командиру 2отдельного дивизиона ПЛ Владимиро-Ольгинской ВМБ Герою Советского Союза А.В.Трипольскому. 24августа из Владивостока на ДС-32 отряд был доставлен на морской аэродром Суходолье, а оттуда 135человек на 10самолетах перелетели в Порт Артур, где благополучно приземлились прямо в гавани. Трипольский принял капитуляцию гарнизона, кроме всего прочего в базе захвачено 2 сторожевых корабля, впоследствии названных “Ветер” и “Штиль”. Наиболее активно и результативно и по своему прямому назначению подводные лодки действовали в районе японского побережья у острова Хоккайдо, достаточно сказать, что из 6торпедных атак, выполненных в августе 1945, пять совершено именно там. Однако информация об этих действиях отличается особенной противоречивостью, поэтому некоторые моменты описания действий субмарин будут носить предположительный характер...

Патрулирование лодок происходило за пределами разграничительной линии ответственности. Сейчас в нашей печати признано, что в военных кругах летом 1945г. обсуждался вопрос о высадке на о.Хоккайдо. Фактически уже полным ходом шла подготовительная деятельность. В районе порта Румой на позиции развернуты лодки Л-19 (кап. 3ранга А.С.Кононенко) и Л-12 (кап.-лейт. П.3.Щелганцев) 2-го и 5-го дивизионов 1бригады подводных лодок “Ленинцы” посланы потому, что они считались самыми современными и мощными на Дальнем Востоке. Строившиеся для ТОФ “Катюши” из-за начавшейся войны остались на Севере и Балтике, а “Сталинцев” было всего два (С-52 и С-53) и они находились во Владивостоке.

К походу на Хоккайдо корабли готовились экстренно. Так Л-12 стояла в ремонте в доке, ее срочно ввели в строй за 8дней вместо 25по плану. Следовательно в море она вышла самое раннее 17августа, но вероятнее позднее, т.к. ее нужно было подготовить к боевому походу. Направилась она к порту Румой, как и Л-19, занявшая позицию 19августа. Задача — разведка и действия против судоходства. Выбор Л-12 наверняка не случаен, хватало лодок и не требующих ремонта. Скорее всего, поскольку 5дивизион первой бригады базировался на Петропавловск и участвовал в Курильской операции, корабли этого соединения чаще плавали в районе предстоящих действий и командиры имели еще предвоенный опыт, изучив район патрулирования Хоккайдо. Л-19 кроме всего прочего удерживала первое место по флоту за торпедные стрельбы и ее послали в самый перспективный район.

Одновременно, примерно 18августа, две подводные лодки Л-11 (кап.3р. К.В.Барбитов) и Л-18 {кап.3 р.В.П.Цветко) получили задание высадить демонстрационный десант на западное побережье о.Хоккайдо в районе все того же порта Румои. Официальная задача десанта — заставить противника отказаться от переброски сил с о.Хоккайдо на Южный Сахалин. Возглавлял переход командир 2дивизиона 1 БПЛ капитан 2ранга В.И.Савич-Демьянюк, на каждую лодку принято по 60бойцов, две 45мм пушки, боезапас и 10суточный запас продовольствия. Шли лодки из Владивостока, чтобы сохранить боеспособность бойцов, комдив приказал в ночное время “выгуливать” десантников по палубе, группами по 12человек. Во время перехода было получено сообщение об атаке одной из наших лодок японской субмариной (Л-19 в 10.38 19.8.45). Когда лодки прошли половину пути операция была отменена “в связи с изменением общей обстановки. Лодки проследовало в Маоку куда подошли 20августа преодолев семибальный шторм. Отряд с Л-11 сошел на берег и усилил оборону опорных у пунктов, а Л-18 ушла в базу не разгруженная.

Л-12 прибыла на позицию у Румоя на рассвете вероятнее всего 20-21 августа, а Л-19 расположилась севернее, ближе к проливу Лаперуза (Сойя). Капитан-лейтенант Щелганцев приступил к разведке, выявлению минных полей, средств навигационного обеспечения плавания и т. д. Видимость был; очень хорошая, штиль, с наступлением ночи лодка всплыла и вела разведку в позиционном положении, заряжала аккумуляторы, подходя то ближе к берегу, то удаляясь мористее. Еще в сумраке командир Л-12 заметил огни приближающегося транспорта, на берегу тоже (или уже) не соблюдали режим светомаскировки. Щелганцев оценил водоизмещение цели при мерно в 10000 тонн и начал выход в атаку. 22августа в 5.18 с расстояния 5-6 кабельтовых лодка выпустила 3торпеды веером, это произошло около островка Чнчешири в 40милях о.Румои. Взрыва не последовало, субмарина всплыла, приготовилась к артиллерийскому бою и бросилась в погоню. Вероятно лодка обстреляла транспорт, может быть, но маловероятно что и он ответил из бортового оружия. По крайней мере в советских источниках утверждается, что транспорт был вооруженный, а японцы пишут, об обстреле его артиллерией подлодки. Не совсем ясно, почему погоня длилась так долго, вероятно Щелганцев не хотел больше тратить ценных торпед, тем более в начале крейсерства, а боевой опыт у комендоров отсутствовал и они не попадали в цель. Как бы то ни было, но вторая атака проведена только через 6часов. В 11.42 лодка подошла примерно на 3кабельтовых и дала еще 3-х торпедный залп, средняя торпеда попала и транспорт взорвался, разломился пополам и пошел на дно. По японским данным так погиб транспорт “Тайте Мару” 5950б.р.т. шедший из Кореи с беженцами на борту, погибло 553 человека, место гибели в 6милях от Румои.

Позже в тот же день лодка встретила шедший зигзагом транспорт в охранении сторожевого корабля и 6катеров, груз вероятно был очень ценен, судя по охранению, возможно доставлялась военная техника в район боев. Л-12 начала сближение с целью, но в самый последний момент, перед пуском торпед на лодку посыпались глубинные бомбы. Вероятно, катера засекли субмарину по шуму винтов. Хотя сбросили всего пять бомб, они взорвались весьма точно, на лодке погас свет, началось поступление воды в корпус она сразу ушла на глубину 40метров, до 22часов акустик слышал наверху присутствие катеров, которые искали лодку. При таком .повороте событий на повторную атаку подводники не решились.

Данная версия происходящих событий в какой-то мере объясняет те противоречия, которые содержаться в других источниках. На другой день получена радиограмма о прекращении боевых действий. Сам командир лодки, его командир дивизиона капитан 3ранга И.И.Гаркуша, адмирал С.Е.Захаров пишут о потоплении вооруженного транспорта, идущего с подкреплениями на Сахалин, причем в последней работе приводится водоизмещение потопленного транспорта — 5950б.р.т, что абсолютно совпадает с водоизмещением “Тайто-Мару” по японским данным. Кстати, когда Л-12 вернулась во Владивосток, ее встретил комфлота адмирал Юмашев и поздравил с потоплением транспорта типа “Куба-Мару”. Поэтому не совсем понятно, почему в работах известного историка советского подводного флота В.И.Дмитриева появилось утверждение, что в атаке потоплен фрегат №75. Вероятно это связано с тем, что в действительности “Тайто-Мару” не вез оружие на Сахалин, а имея на борту беженцев из Кореи, спешил к берегам Японии, погибло их более полутысячи, а фактически война у же кончилась и Квантунская Армия третий день складывала оружие, по совокупности всех этих факторов победу особо героической не назовешь. Тем не менее в японском флоте существовал корабль береговой обороны №75. Последнее упоминание о нем относиться к августу 1945г. В дальнейшем этот корабль не числится ни среди затопленных после капитуляции, ни среди переданных союзниками. Скорее всего он действительно погиб в августе 1945, но вряд ли от торпед Л-12.

Подводная лодка Л-19 прибыла в отведенный район раньше Л-12 и занимала позицию севернее. Так же как в случае с Л-12 информация о действиях Л-19 не отличается полнотой. Достаточно сказать, что лодка уничтожила один и повредила другой транспорты в одном бою в 22.00 22августа. а из текста книги А.И.Емельянова, следует, что эти атаки проводились разновременно вечером 22 и 23августа. По нашему мнению действия Л-19 могли происходить следующим образом. Заняв позицию 19августа 1945г. лодка приступила к ведению разведки для предстоящего десанта, в 10.38 ее атаковала японская лодка и Л-19 отошла мористее. 22августа примерно в 22часа лодка атаковала и торпедировала у мыса Нашино-торо (южнее Румои) транспорт “Тетсуго Мару” и получила вскоре приказ следовать к проливу Лаперуза (Сойя) и форсировать его, т.е. перейти в Охотское море. По дороге капитан 3ранга Кононенко встретил конвой шедший в Румой и потопил из его состава грузовое судно примерно в 8000брт. В 19.00 23августа (а не 25, как указывается в ряде источников) лодка передала свою последнюю радиограмму “Приступаю к форсированию минного поля” и замолчала навсегда, вероятно погибнув на мине. Таким образом Л-19 стала последней субмариной погибшей во второй мировой войне и единственным крупным кораблем, потерянным ТОФ за время войны с Японией.

Остался без ответа главный вопрос, по какой причине лодка получила приказ срочно форсировать сильно заминированный и прикрытый силами ПЛО пролив и почему его не отменили 23числа, когда поступило сообщение о прекращении военных действий.

В последнем издании официальной истории Краснознаменного Тихоокеанского флота говориться, что авиаразведка обнаружила у о.Хоккайдо крупные корабли противника и это вызвало перемещение туда Л-19, как корабля с хорошо подготовленным экипажем. Аргумент этот довольно слабый, корабли не приближались к нашим берегам, авиаразведка их отслеживала и в случае необходимости мог быть быстро нанесен удар всей мощью авиации ТОФ и армейских ВВС, т.к. бои на суше практически прекратились. Эти корабли (если они существовали) не могли представлять угрозу десантному отряду, т.к. высадка на Хоккайдо была отложена и лодки Л-11 и Л-18 с десантом, развернуты обратно и пришли в Маоку. На наш взгляд единственной причиной, объясняющей снятие с боевой позиции успешно действующей лодки и срочная отправка ее через минированный пролив, может быть одна. Лодка шла на помощь, причем не экипажу сбитого самолета, а только терпящей бедствие субмарине. В подтверждение данной версии могут быть приведены следующие факты. Наверняка позиции подлодок перед десантом планируемым в ближайшее время, нарезались вдоль всего побережья острова, а не только у порта Румои. Лодки их занимающие тоже вели операции против судоходства. По японским данным 22августа в 9.57 подводной лодкой обстрелян и потоплен транспорт “Дайто-Мару № 49”. Это произошло около побережья Хоккайдо в Охотском море в районе порта Абасири 44°05 N, 144°28 Е. Последняя атака американской подводной лодкой проведена 14августа. Ни в одном известном нам источнике нет упоминаний о действиях подлодок в Охотском море, и о потоплении там транспорта. В состоявшемся бою лодка могла получить повреждения, тем более, что она атаковала с поверхности. Сигнал бедствия она подала позже, когда стало ясно, что ситуация, выходит из-под контроля и своими силами с ней не справиться. Есть только одно упоминание о гибели или аварии советской лодки в период войны с Японией (кроме —Л 19). В.А.Николаев, автор книги “Слышу шум винтов”, вышедшей в 1988г. в Чебоксарах, утверждает, что он служил на тихоокеанской субмарине, которая погибла или потерпела тяжелую аварию где-то у Курильских островов и автор спасся с нее выходом через торпедный аппарат. Подтвердить или опровергнуть эту информацию в настоящее время мы не можем. Однако в заметке о действиях советских подводных сил в войне с Японией говориться, что нашей стороной якобы признана гибель или тяжелое повреждение еще одной (кроме Л-19) субмарины, от воздушной атаки. Если такой факт где либо официально опубликован, то, скорее всего инцидент произошел с лодкой типа Л.

Тихоокеанский флот имел 11 подлодок типа Л; Л 7, 8, 9, 10, 11, 12 тип XI, 5дивизион 1бригады подлодок. Л 13, 14, 17 ,18, 19 тип ХШ, 2дивизион той же бригады.

Боевые походы выполнили Л 8, 12, 13, 14, 17, 18. Л 9 и 10 находились в базе Петропавловск-Камчатский, Л-12 и 19 оперировали у Румои, Л-11 и 18 везли диверсионный десант на Хоккайдо, Л-17 патрулировала на позиции. Л-8 осуществляла прикрытие десанта на Шумшу. Из оставшихся Л 13 и 14, выполнивших по боевому походу, одна из лодок находилась на позиции, а другая выполняла какое-то задание, информации о котором нет. Косвенным подтверждением версии может служить тот факт, что в некоторых источниках упоминается о 6торпедных атаках, а как видно из таблицы данной работы, информация опубликована только о пяти атаках, хотя сведения взяты из официальных архивных документов. Вполне возможно, что лодка в Охотском море выпустила торпеды промахнувшись по “Дайто-Мару - 49” жалея торпедный боезапас, всплыла и решила топить его артиллерией, т.е. по примеру действий Л-12.

Как уже указывалось 23августа все лодки, развернутые в море получили приказ, запрещающий топить японские транспорты, а к 31августа все они вернулись в свои базы. Всего в боевых действиях приняли участие 28подлодок. Они 13раз обнаруживали противника, выполнили 6 торпедных атак, потопив 2 и повредил один транспорт, огнем артиллерии потоплен мотобот. Возможно в Охотском море потоплен артиллерией транспорт. Две лодки Щ-123 и Л-19 подверглись атаке японских субмарин и две Щ-119 и Л-12 — попали под удар глубинных бомб. Не вернулась из похода лодка Л-19. Если считать, что атаки Л-19 проводились как и другими кораблями трехторпедным залпом, то за 5атак выпущено 13 торпед, из них минимум три попали в цель т.е. успешность 4атак довольно высока 20%. Фактически действия активные субмарин. продолжались в течение немного более суток с утра 22 до 23августа. Тем не менее официальные данные Совинформбюро были превосходными, “за месяц боевых действий с 9августа по 9сентября (так в тексте) Тихоокеанским флотом потоплено 2эсминца, 28транспортов, 3танкера, 5катеров, 12барж и шхун врага”.

Возможно не все возможности были использованы, но субмарины Тихоокеанского флота выдержали войну с Японией, подводники внесли свой вклад в разгром врага.

Атаки выполненные подводными лодками тихоокеанского флота во время войны с Японией

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Время, дата | Район | Лодка | Результат |
| 1 | 10.12 13.8. | У порта Маока, Южный Сахалин | Щ-119 | Выпущено 3 торпеды, промах |
| 2 | 16.15 21.8. | Центральная часть Японского моря | Щ-126 | Потоплен мотобот артогнем |
| 3 | 5.18 22.8 | о. Янчешири у порта Румои о.Хоккайдо | Л-12 | Выпущено 3 торпеды, промах |
| 4 | 9.57 22.8 | У порта Абасири, Охотское море | ? | Потоплен транспорт “Дайто-Мару” №49 |
| 5 | 11.42 22.8 | В районе порта Румои о.Хоккайдо | Л-12 | Выпущено 3 торпеды, потоплен транспорт “Тайто-Мару” |
| 6 | 22.00 22.8 | В районе мыса Нашиноторо о.Хоккайдо | Л-19 | Торпедирован и поврежден транспорт “Тетсуго Мару” |
| 7 | 22.8-23.8 | В районе пролива Лаперуза (Сойя) | Л-191 | Торпедирован и потоплен транспорт |