

«ВЗЯТЬ ЖИВЫМ»: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РАЗВЕДОРГАНОВ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА  
ПО ЗАХВАТУ ПЛЕННЫХ В 1941–1944 гг.

ЗАБЛОТСКИЙ А.Н.

«TAKE ALIVE»: BLACK SEA FLEET  
INTELLIGENCE AGENCIES' ACTIVITIES,  
CONCERNING CAPTIVES SNATCH  
IN 1941–1944

ZABLITSKY A.N.

В статье дается краткий обзор действий разведорганов Черноморского флота по захвату пленных в годы Великой Отечественной войны, в ходе боевых операций на море (1941–1944 гг.).

The article gives a brief review of Black Sea fleet intelligence agencies' activities, concerning captives snatch during naval warfares in Great Patriotic War (1941–1944).

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Черноморский флот, войсковая разведка, пленные.

Keywords: Great Patriotic War, Black Sea fleet, combat reconnaissance, captives.

УДК 93



опрос пленных во все времена являлся одним из важных методов, которым разведчики каждой из противоборствующих сторон любого вооруженного конфликта получали сведения о своих противниках. «Язык» мог ответить на вопросы, которые были не в состоянии осветить иные виды разведки. Соответственно захват пленных является одной из основных задач фронтовых подразделений войсковой разведки.

Однако если о деятельности войсковых разведчиков Красной Армии в годы Великой Отечественной войны за прошедшие годы написано достаточно много как историко-мемуарной, так и художественной литературы, то деятельность их коллег из флотской разведки куда менее известна.

В данной работе сделана попытка рассказать о случаях, когда морякам Черноморского флота в ходе войны удавалось взять «языков» в море или при разведывательных рейдах в оперативные тылы противника.

Несмотря на сложившуюся в отечественной историографии оценку деятельности подводных сил ЧФ как менее эффективную среди всех воевавших флотов, следует признать, что реально черноморские подводники воевали не хуже своих североморских и балтийских коллег. Ну, а что касается темы данной статьи, то черноморский подплав проявил куда больше настойчивости в деле добывания «морских языков».

Первая попытка состоялась уже в 1941 г. В ночь на 3 ноября 1941 г. в районе мыса Зейтин-Бурну, у побережья Болгарии, подводная лодка Щ-214 остановила и досмотрела турецкую шхуну. Впрочем, после досмотра «турка», не давшего никаких результатов, его отпустили следовать по назначению [1].

Командир этой «щуки» капитан 3-го ранга В.Я. Власов продолжил подобную практику и в следующем году. Находясь на судоходной трассе Босфор-Бургас, в районе мыса Куру-Бурну, Щ-214 на рассвете 29 мая 1942 г. остановила болгарскую

шхуну (водоизмещение около 100 брт), находившуюся в германском фракте и перевозившую груз табака. На нее была высажена подрывная партия, которая забрала судовые документы и сняла флаг, затем шхуна была подорвана двумя подрывными патронами [2]. Капитан шхуны был взят на борт лодки, а экипаж отпущен на шлюпке.

Утром 31 мая на позицию «щуки» вышла очередная болгарская шхуна (около 100 брт, в германском фракте, перевозила сельскохозяйственные грузы). Дальше все прошло по сценарию 29 мая – высадка подрывной партии, досмотр, снятие флага и документов, пленение капитана. Экипаж вновь был отпущен на шлюпке. Затем опустевшая шхуна стала мишенью для командиров субмарины, выпустивших в нее 10 бронебойно-зажигательных снарядов из 45-мм орудия лодки [3]. После чего финальную точку в ее судьбе поставили два подрывных заряда.

Ранним утром 2 июня Щ-214 остановила и досмотрела еще одну болгарскую шхуну (около 100 брт, германский фракт, груз табак и орехи). Как и в двух предыдущих случаях, трофеями подводников стали флаг и судовые документы. Капитан и экипаж были допрошены на месте. Очевидно, допросы «языков» привели командира лодки к мысли, что особо ценной информации от них получить видимо не удастся, поэтому последнего капитана не оставили на борту субмарины, а отпустили на шлюпке вместе с командой. По опыту, число подрывных патронов увеличили до четырех, и после их срабатывания шхуна быстро ушла на дно [4].

Плененные капитаны были благополучно доставлены в Батуми, однако, вопреки доступным отечественным документам и прежде всего донесению командира лодки, все три потопленные Щ-214 шхуны зарубежные историки считают турецкими. Приводятся даже их названия: «Махбубу Джихан», «Картальтепе» и «Ху-давендигар». Впрочем, сам факт, что с «языками» велись весьма обстоятельные беседы на борту лодки без переводчика, говорит в пользу того, что экипажи шхун состояли все-таки из болгар, а не турок.

30 июня 1943 г. подводная лодка Щ-201 обнаружила на своей позиции в районе мыса Тарханкут небольшое суденышко, оказавшееся рыбацким мотоботом «МФК5701» (ок. 10 брт). С него на лодку сняли шестерых рыбаков-украинцев и

надзиравшего за ними немца. Сам мотобот посчитали недостойным для того, чтобы потратить на него подрывной заряд [5], и отправили его на дно, проломив ему днище ломом [6].

В августе 1943 г. командир подводной лодки Щ-209 капитан 3-го ранга В.И. Иванов, находясь на позиции в районе Босфора, по собственной инициативе попытался захватить «языков» с ходивших под берегом шхун. Побудительным мотивом для такого решения стало желание добыть сведения о системе противолодочной обороны противника, поскольку, по данным нашей разведки (оказавшимися неверными), некоторые шхуны использовались в качестве судов-«ловушек». При этом командир субмарины проигнорировал имевшийся на тот момент строжайший запрет атаковать турецкие суда.

Поздно вечером 22 августа Щ-209 всплыла возле одиночной шхуны (вероятно, турецкой). Однако, вопреки всем ожиданиям, ее экипаж после предупредительной очереди в воздух из пулемета ДШК, не стал дожидаться досмотра, а, бросив свое судно, незамедлительно ушел на шлюпке к близкому берегу. Субмарине пришлось бросить «приз» и погрузиться.

Попытку добыть «языка» повторили в ночь на 25 августа. На этот раз Щ-209 попыталась остановить шхуну, шедшую мористее. Но и в этом случае ее команда смогла уйти на шлюпке, а на преследование ночью на мелководье командир подводной лодки не решился. Шхуна (вероятно, «Дервиш», 100 брт) была досмотрена. Она перевозила древесину, яблоки и орехи. Чего-либо заслуживающего внимания на ее борту не оказалось и, ничего не взяв, Щ-209 оставила шхуну дрейфовать в море. Эта неудачная попытка досмотра имела продолжение, поскольку добравшаяся до берега команда заявила властям, что их шхуну потопила артиллерийским огнем неизвестная подводная лодка. Турки придали этому эпизоду широкую огласку, попутно обвинив наших подводников в пиратском нападении на мирное судно [7].

12 мая 1944 г. вахта подводной лодки С-33, находившейся на позиции юго-западнее мыса Сарыч, обнаружила лежащую без хода немецкую быстроходную десантную баржу. Субмарина всплыла и открыла огонь из «сорокопятки». Убедившись, что баржа не отвечает, командир лодки решил осмотреть неприятельский

корабль. На баржу был высажен матрос, который в качестве трофея срезал кормовой флаг, а в дополнение прихватил шинель и автомат. Беглый осмотр показал, что БДБ буквально битком набита телами немецких солдат, причем некоторые еще подавали признаки жизни. Поскольку в данной обстановке на роль «языков» немцы не годились, равно как и оказать какой-либо помощи им было нельзя, дрейфующий «приз» был потоплен артиллерийским огнем. Что это была за БДБ, не ясно до сих пор. Зарубежные источники отрицают сам факт потопления. Вероятнее всего, была потоплена быстроходная десантная баржа F130, ранее поврежденная нашей авиацией [8].

Последних «языков» черноморские подводники взяли в июле 1944 г. Утром 26 июля уже упоминавшаяся Щ-209 (командир капитан-лейтенант Н.В. Суходольский) севернее Босфора потопила артиллерийским огнем турецкую шхуну, шедшую с грузом рыбы и апельсинов. Весь турецкий экипаж из семи человек был принят на борт лодки. Тем не менее название потопленной шхуны не удалось выяснить до сих пор [9].

С подводными силами ЧФ связан и один из самых загадочных эпизодов войны на Черном море. В одном из отечественных послевоенных исследований упоминается о потоплении советской подводной лодкой румынского дозорного корабля «Стойческу» на подходах к главной румынской военно-морской базе Констанца. При этом часть экипажа корабля, по тем же сведениям, была подобрана лодкой и попала в плен [10]. Речь в данном случае может идти о подводных лодках М-58 или М-34. Обе «малютки» в октябре–ноябре 1941 г. действовали на позиции в районе Констанцы, и обе пропали без вести в ходе боевого похода [11]. Так как ни та, ни другая лодка в базу не вернулись, подтвердить или опровергнуть факт потопления и взятия пленного сегодня невозможно. К тому же в опубликованных в 90-е годы румынских источниках нет упоминания о подобном эпизоде. Сам же факт гибели вооруженного флотского буксира «Locotenent Stoicescu» (250 т) относится сегодня к 28–29 декабря 1941 г. [12]. Но, учитывая авторитет автора упомянутой работы, И.А. Киреева, обнародовавшего эти сведения, данный эпизод по меньшей мере заслуживает тщательного и всестороннего исследования.

Так же, как на Севере и Балтике, черноморские флотские разведчики широко проводили операции по захвату пленного на побережье, занятом противником. К сожалению, полностью описать их пока не удастся, прежде всего по причине отсутствия в большинстве случаев данных противной стороны. Однако на одной из подобных операций хотелось бы остановиться особо.

Как известно, важное место в тактике войсковой разведки занимают налеты в тылу противника на его штабы, склады, аэродромы, небольшие гарнизоны с целью захвата пленного, документов и образцов оружия и боевой техники. В декабре 1941 г. черноморские разведчики провели разведывательный рейд, который вполне может претендовать на звание одного из самых успешных налетов Великой Отечественной войны.

Ночью 6 декабря 1941 г. к занятой немцами Евпатории подошли два малых охотника – СКА-041 и СКА-0141. На их борту находились две диверсионно-разведывательные группы разведывательного отдела ЧФ. Им была поставлена задача: в ходе налета разгромить полицейское управление Евпатории, захватив при этом документы и пленного, а также уничтожить самолеты на местном аэродроме.

При швартовке к пристани находившиеся на палубе СКА-0141 разведчики, одетые в немецкую форму, захватили стоявшего часового, допросив которого, узнали пароль и систему связи с караульным помещением. Получив таким образом необходимые сведения, разведгруппы направились в город, по дороге сняв еще двух часовых.

Обе группы находились в городе около четырех часов, подожгли здание полиции, освободив из него около ста арестованных советских граждан, уничтожили около десятка военнослужащих противника, в том числе помощника начальника евпаторийского гарнизона. Самолетов на аэродроме в ту ночь не оказалось, поэтому разведчики подожгли хлебные склады. В городе возникла паника. Трофеями разведчиков стали документы полицейского управления, большое количество стрелкового оружия и двенадцать «языков». При этом потеря в личном составе диверсионно-разведывательных групп не было! При отходе были подожжены стоявшие у причалов шхуны. Только тогда немцы поняли, что дерзкий налет был проведен с моря.

Попытка противника атаковать катера авиацией на обратном пути в Севастополь провалилась, т.к. над морем стоял густой туман. В результате этого рейда была получена ценная информация о системе обороны Евпатории, а захваченные документы позволили выявить сеть немецкой агентуры в городе [13].

Первый же эпизод захвата черноморцами моряков Кригсмарине в ходе боевых действий на море относится к августу 1943 г. [14]. Отличились моряки Азовской военной флотилии в ходе операции по освобождению Таганрога. В ночь на 30 августа дозорный бронекатер БКА-111, прикрывавший высадку тактического десанта западнее Таганрога, у Безыменовки обнаружил сторожевой катер противника и заставил его спустить флаг. Сняв с «приза» десять пленных, трофеи, он попытался отбуксировать катер в базу, но из-за волнения моря и отказа мотора его пришлось затопить [15].

В ту же ночь морякам-азовцам досталось еще одно трофейное плавсредство. Им стал немецкий катер, экипаж которого (четверо русских), накануне убив немецкого офицера, увел его к южному берегу Таганрогского залива, где и сдался нашему КАТЦ-176 [16].

Следующие «морские языки» были взяты в ноябре 1943 г. в ходе драматических событий Керченско-Эльтигенской десантной операции. К этому моменту стало ясно, что попытка «на плечах» отступавших немцев ворваться в Крым не удалась. Противнику смог в результате тяжелых и кровопролитных боев удержать фронт на Еникальском полуострове под Керчью и на плацдарме в районе поселка Эльтиген.

При этом эльтигенский плацдарм был плотно блокирован с моря: днем – немецкой береговой артиллерией, ночью – дозорами быстроходных десантных барж Кригсмарине. С рассветом немцы, обстреляв плацдарм, уходили из Керченского пролива. На следующую ночь все повторялось снова. Так же рутинно поначалу развивались события в ночь на 30 ноября 1943 г. Однако под утро следовавшая из дозора в порт Камыш-Бурун группа из двух БДБ F341 и F574 под командованием лейтенанта-цур-зее Хольцберга сбилась с курса. В результате обе баржи оказались на мели у северо-западной оконечности косы Тузла. Ко всему прочему немцы считали, что оказались у Эльтигена, о чем и

сообщили в посланной на берег радиogramме. Истинное место аварии выяснилось лишь с рассветом, когда обе баржи оказались под огнем советских береговых батарей. В довершение всех злоключений сильный ветер согнал в проливе воду, и несколько попыток снять экипажи с барж другой БДБ закончились ничем. Подошедший к борту F341 штурмбот потерявшие самообладание моряки перевернули. При этом на дно пошли четверо спасателей и неизвестное число спасаемых. Оставшиеся на БДБ члены экипажа решили, что лучше рискнуть пересечь штормовой пролив (четырёхбалльное волнение) на резиновых лодках и шлюпках, чем оставаться на своих кораблях под огнем. Очередные попытки немцев подобрать своих моряков уже в Керченском проливе были пресечены огнем советских береговых батарей. Поэтому до «своего» берега удалось добраться в общей сложности только шестерым немецким морякам. Восьмерых вынесло на Еникальский полуостров, уже занятый нашими частями, где их и взяли в плен [17].

Выход в конце 1943 г. частей Красной Армии к Днепро-Бугскому лиману создал не просто угрозу с фланга немецким коммуникациям, ведущим в Крым. В сложившейся ситуации любой корабль или судно противника рисковали, даже в случае неисправности по не боевым причинам оказаться у берегов, которые контролировали советские войска. Тем более что сам выход из лимана находился под огнем как полевых орудий Красной Армии, так и импровизированных береговых батарей Очаковской военно-морской базы Черноморского флота. Рано утром 20 февраля 1944 г. наблюдатели Очаковской ВМБ увидели под берегом противника сильный взрыв. Через три часа, когда рассвело и видимость улучшилась, на расстоянии 40 кабельтовых от нашего берега была обнаружена немецкая быстроходная десантная баржа, подорвавшаяся на mine. В 08.35 армейские артиллеристы открыли по ней огонь и добились восьми прямых попаданий. На барже возник сильный пожар, сопровождавшийся взрывами. Из состава экипажа корабля противника, пытавшегося спастись на шлюпках, два человека попали в плен. По немецким данным, в данном эпизоде речь идет о БДБ F135 [18].

Не стоит забывать, что к началу 1944 г. уже мало у кого оставались сомнения в том, кто выиграет войну. Это касалось в

равной степени как советских граждан, оказавшихся на оккупированной территории, так и военнослужащих противника. Прямым следствием этого стали случаи добровольной сдачи в плен небольших судов, плававших под немецким флагом.

16 марта 1944 г., согласно немецким документам, на переходе Николаев – Одесса пропал без вести буксирный пароход «Эльбинг». Вероятно, это сдавшийся утром 15 марта на пристани Прогной (Кинбурнская коса) немецкий буксир. Его экипаж, в том числе и капитан, были советскими гражданами, а судно сопровождали немец и чех.

Незадолго до полуночи 17 марта в районе Покровских хуторов на Кинбурнской косе был захвачен сейнер с грузом стекла, гвоздей и мазута, команда из шести человек взята в плен. Подробности этого эпизода до конца не известны, однако, судя по всему, команда и в этом случае состояла из советских граждан.

19 марта из Одессы в Егорлыцкий залив пришел и сдался буксир «Данциг» (бывший буксир Николаевского порта МБ-4). 16 человек его команды тоже были русскими, капитан же буксира – немец [19].

Поскольку все эти эпизоды взяты из флотских источников, без привлечения документов частей Красной Армии, то вполне возможно, что случаев сдачи в плен небольших судов противника на Черном море было больше.

Кроме того, черноморцы брали в море «языков», которые служили не в Кригсмарине, а в военно-воздушных силах Германии – Люфтваффе. Один такой эпизод самым прямым образом связан с трагическими событиями «черного» дня Черноморского флота – 6 октября 1943 г. Накануне для обстрела Крымского побережья вышли три боевых корабля: лидер «Харьков» с эсминцами «Беспощадный» и «Способный». Около двух часов ночи отряд был обнаружен немецкой воздушной разведкой и с этого момента находился под непрерывным наблюдением. После завершения обстрела, как обычно не давшего никаких практических результатов, лидер и эсминцы легли на курс, ведущий в базу. С рассветом в 06.40 над отрядом появились наши истребители прикрытия.

В 08.15 тройка Р-40 «Киттихаук» (ведущий – капитан Томашевский) из 7-го иап сбили немецкий разведчик. Им оказался гидросамолет BV-138С-1 из состава 1./SAGr125 (зав. номер №130110, борт. номер 7R+HH).

Части экипажа разведчика удалось покинуть свой самолет. Их спасением занялся эсминец «Способный». Как известно, первый удар пикировщиков, лишивший хода лидер, был произведен как раз в тот момент, когда наши моряки занимались вылавливанием немцев из воды. Дальнейшие события достаточно хорошо известны. Под ударами самолетов Люфтваффе погибли все три корабля и большая часть их экипажей. Вместе с моряками-черноморцами под немецкими же бомбами погибли и двое только что спасенных ими членов экипажа «летающего башмака» [20].

Довольно интересный случай произошел 18 апреля 1944 г. Ранним утром этого дня два «Киттихаука» из 30-го рап вылетели на поиск немецких торпедных катеров на подходах к Севастополю. Обнаружив группу из шести малых кораблей, опознанных как сторожевые катера, наши летчики атаковали противника. Интенсивным ответным огнем один из «Киттихауков» был сбит. Пилот истребителя сумел благополучно сесть на воду в 9 милях западнее мыса Тарханкут. Через час шесть самолетов того же полка начали поиск пилота. В итоге поиск увенчался успехом, летчик был обнаружен. На него навели советские торпедные катера, которые и подобрали нашего пилота. Эти же торпедные катера подняли из воды пятерых немцев – членов экипажа гидросамолета BV-138, сбитого советскими истребителями в районе поисковой операции. По немецким источникам, экипаж этого «Блом унд Фосса» числится пропавшим без вести [21].

Как и на Балтике в 1945 г., большое число военнослужащих Кригсмарине попало в плен на Черном море в августе–сентябре 1944 г., когда Красная Армия занимала одну за другой все военно-морские базы противника на этом театре военных действий. Однако это несколько выходит за рамки данной статьи и требует отдельного рассмотрения.

#### Примечания:

1. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Часть 2. Черноморский флот. М., 2003. С. 74.

2. Впрочем, чтобы ускорить процесс потопления Щ-214 пришлось трижды таранить шхуну.
3. В послепоходном донесении, однако, отмечено, что «шхуна не загорелась».
4. Морозов М.Э. Указ. соч. С. 75.
5. По некоторым данным, подрывные заряды на борту лодки вообще отсутствовали.
6. Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. Потери ВМФ противника на черноморском ТВД в 1941–1944 гг. Киев, 1998. С. 20; Морозов М.Э. Указ. соч. С. 59.
7. Морозов М.Э., Кулагин К.Л. «Шуки». Легенды советского подводного флота. М., 2008. С. 124–125; Морозов М.Э. Указ. соч. С. 68.
8. Морозов М.Э. Указ. соч. С. 56; Морозов М. Крым, 1944-й: победа или сражение упущенных возможностей? // Флотомастер. 2000. №1. С. 50.
9. Морозов М.Э. Указ. соч. С. 69.
10. Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности ВМС СССР в Великую Отечественную войну. Часть 2. Черноморский театр. М., 1951. С. 92.
11. Морозов М.Э. Указ. соч. С. 32, 39.
12. Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. Указ. соч. С. 10; Пятянин С.В., Барабанов М.С. Корабли Второй мировой войны. ВМС Балканских государств и стран Восточного Средиземноморья // Морская кампания. 2007. №3. С. 26.
13. Дудчик Д.В. Евпаторийский десант // Military Крым. 2006. №3. С. 51–52.
14. Оговорка именно про боевые действия на море не случайна, т.к. достоверно известно, что моряки противника попадали в плен и вне рамок таких действий.
15. Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. Указ. соч. С. 24.
16. Кузнецов А. Речные танки на море (бронекатера на Азовском и Черном морях в 1943–1944 годах) / Морская война. Люди, корабли, события. №5. 2009. С. 58.
17. Кузнецов А. Оптимистическая трагедия // Десанты Великой Отечественной войны М., 2008. С. 414–415.
18. Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. Указ. соч. С. 29.
19. Там же. С. 29.
20. Заблотский А., Ларинцев Р. Битвы над морем. Немецкая гидроавиация на Восточном фронте // Авиамастер. 2005. №1. С. 16.
21. Там же. С. 17.

**Сведения об авторе:**

Заблотский Александр Николаевич, начальник бюро научно-технической информации и связи со СМИ ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г.М. Бериева» (г. Таганрог).

E-mail: alex@beriev.com

