


# Таллинская эвакуация

Константин Богданов | Фото: Иван Боровиков

An underwater photograph showing a diver in a blue suit and mask, illuminated by a headlamp. The diver is positioned near a large, rusted metal structure, likely a shipwreck, with a yellow gas cylinder visible. The water is dark and murky, with some light filtering through from above.

Таллинская эвакуация – одна из величайших трагедий на море и, пожалуй, самая крупная в Финском заливе и на Балтике. Всего за одну ночь с 28 на 29 августа 1941 года на минных полях Юминды погибло около 40 кораблей. Из 225 кораблей, ушедших из Таллина 28 августа, до Ленинграда не дошло 62 корабля, погибло приблизительно 15000 человек.



Давайте на минуту вспомним, что сегодня новостные каналы скорбят о гибели 10 человек в катастрофе или 300 человек на борту самолета. В августе 1941 года за двое суток погибли люди, которые могли бы заполнить средний хоккейный стадион типа Минск-арены. Полностью. Все трибуны. Пятнадцать тысяч человек погибли всего за двое суток.

В этом году исполнилось 80 лет Таллинской эвакуации. Поэтому наша команда провела масштабный экспедиционный международный проект в попытке найти и идентифицировать наиболее важные объекты. Наша идея была в том, чтобы попытаться найти все суда, где погибло наибольшее число людей. Было подписано соглашение с Департаментом охраны памятников старины Республики Эстония о проведении официальной экспедиции в Эстонии, что позволило нам охватить два наиболее интересных и важных района: минное заграждение «Юминда» и район между Гогландом и островом Мощный.

Задачей нашей совместной исследовательской работы было нанести на морские карты точные координаты этих огромных – не важно, по размерам или по количеству жертв – братских могил, которыми стали корабли Таллинского прорыва. И, думаю, в год 80-летия нам это немного удалось. За один сезон разведывательно-водолазная команда смогла обследовать и нанести на карту 10 самых крупных по количеству жертв судов Таллинского прорыва – на них погибло более 9500 человек.

Безусловно, это работа не одного года и не одной экспедиции, поэтому я позволю себе упомянуть и поблагодарить всех, кто принимал участие: разведывательно-водолажную команду,



морскую инженерную компанию «Фертоинг», SubZone (Финляндия), Divers of the Dark (Финляндия), Департамент охраны памятников старины Республики Эстония, наших коллег из Латвии, присоединившихся в этом году. Я должен поблагодарить также Русское географическое общество, Фонд президентских грантов, нефтетранспортную компанию «Транснефть» и других, поскольку благодаря их финансовой поддержке мы имеем возможность приезжать и участвовать в совместных экспедициях в Эстонии, проводить масштабные и весьма результативные экспедиции в территориальных водах России. Получать такой результат, которого раньше не было.

Особое впечатление оставила поездка в Эстонию в июле 2021 года. Благодаря работе, проделанной Морской администрацией Эстонии по составлению карты и реестра затонувших объектов, многие объекты обозначены на карте. Те-



перь, кажется, во многих случаях остается лишь написать правильные названия рядом с каждым из обозначенных на карте объектов. Но и эта работа таила свои открытия.

Если объект лежит на большой глубине, мы должны стараться его идентифицировать, имея на руках материалы фотовидеосъемки. И пока что самым эффективным способом остаются погружения команды с камерой и хорошим светом. Именно так можно получить хороший материал, по которому затем можно будет с высокой долей вероятности назвать имя корабля.

Хотя, безусловно, много времени в предыдущие годы было потрачено для проведения гидролокационных съемок, удавалось и находить новые объекты, и получать гидроакустические изображения хорошего разрешения, которые позволяли выдвинуть предположение о том, какой объект лежит на дне. Но последнее слово в идентификации все равно остается за во-

долазными обследованиями и последующим сравнением полученных кадров с историческими фотографиями.

В мае–июне 2021 года совместно с морской инженерной компанией «Фертоинг» была выполнена работа по поиску, идентификации и созданию 3D-моделей 4 судов, погибших 29–30 августа 1941 года юго-западнее острова Мощный. Это бывшие эстонские пароходы «Ярвамаа» и «Алев» и латвийские пароходы «Калпакс» и «Атис Кронвальдс».

На основании анализа архивных документов, приведенных в книге Радия Анатольевича Зубкова, район был хорошо локализован, и обнаружение всех 4 объектов не потребовало большого времени. Возможности нашей команды не позволяют сделать тотальную видеосъемку больших объектов быстро. Поэтому мы в сотрудничестве с нашими партнерами – компанией «Фертоинг» – опробовали схему, при которой



Транспорт «Найссаар»

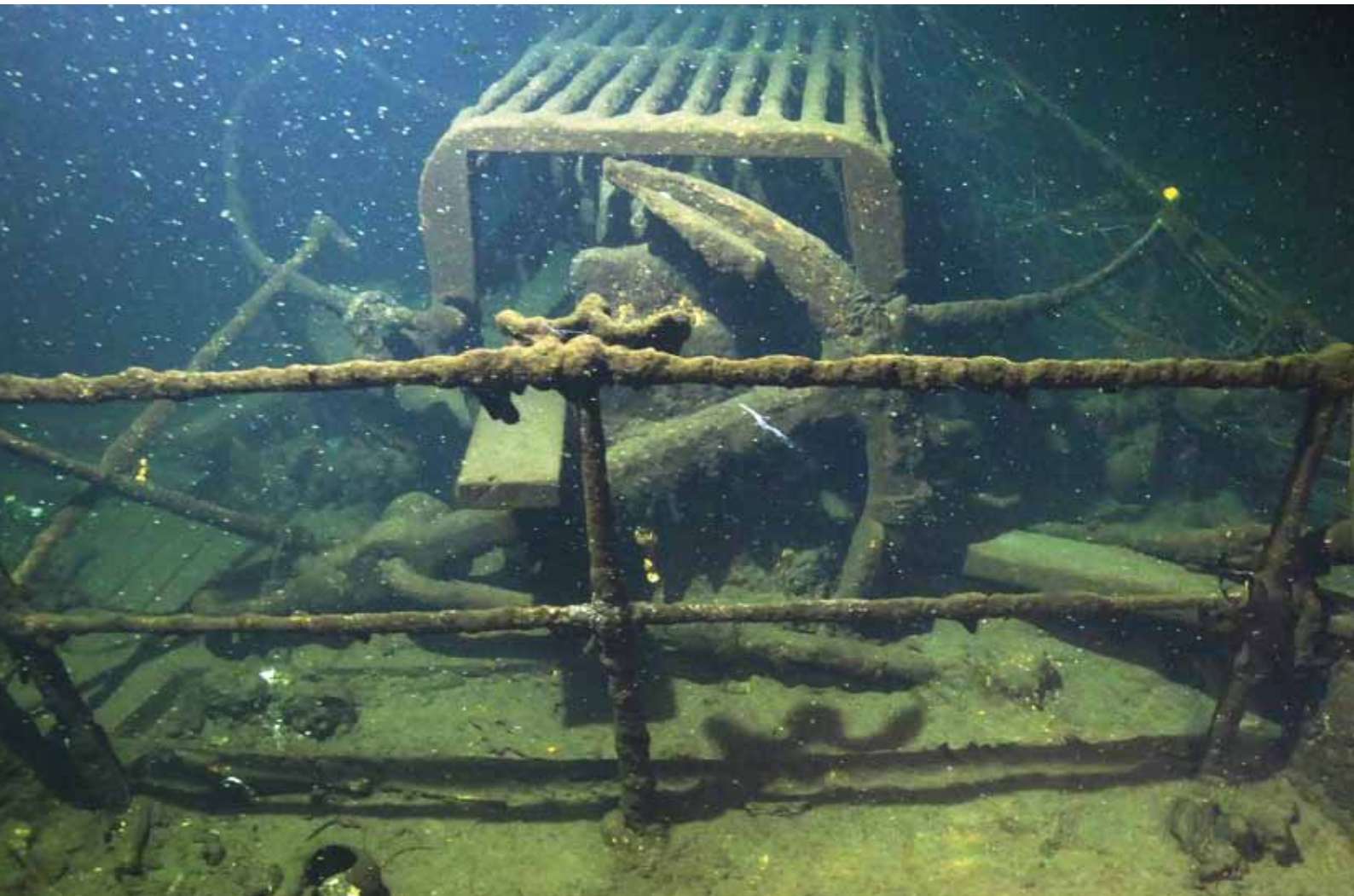
грубая 3D-модель, отражающая положение корабля на дне, строится с помощью многочувствительного эхолота с высоким разрешением, а затем на нее накладываются материалы фотограмметрической съемки, сделанные дайверами.

С 1 по 9 июля прошла международная экспедиция в Республике Эстония по идентификации кораблей Таллинского прорыва у мыса Юминда. В экспедиции приняли участие, помимо эстонских участников и представителей России, наши коллеги из Латвии. Исследовательское судно — «Deer Explorer», место базирования — порт Верги. Надо отметить, что погода была благоприятная, поэтому удалось делать погружения практически каждый день. Глубина погружения от 65 до 106 метров. На основании имеющихся материалов и сонограмм в первоначальном плане было намечено 6 объектов, два из которых предварительно опознавались как подводные лодки. Картинки ГБО давали повод для оптимизма.

Но, забегаю вперед, скажу, что они еще раз научили нас не делать идентификацию только по сонограмме, а смотреть на объект своими глазами.

### «Балхаш»

По данным самого крупного исследователя истории Таллинского прорыва контр-адмирала Радия Анатольевича Зубкова, транспорт «Балхаш» принял на борт до 3900 человек — это весь гарнизон города Палдиски вместе с гарнизонным госпиталем и семьями военнослужащих. Транспорт благополучно прошел почти все минное заграждение «Юминда» и погиб утром 29 августа на восточном краю «Юминды». По свидетельствам немногих спасшихся, взрыв произошел в районе второго трюма, судно стало стремительно погружаться носом вперед, опрокидываясь при этом на борт. Шансов на спасение практически не было. Погибло



Транспорт «Найссаар»

приблизительно 3800 человек, спасено, по архивным данным, всего 86.

«Балхаш» лежит на глубине 96 метров. Нос судна глубоко зарылся в грунт, а корма возвышается над грунтом более чем на 10 метров. На палубе и в трюмах обнаружено огромное количество останков. По данным исследований Радия Анатольевича Зубкова, транспорт «Балхаш» стал самым массовым местом гибели людей среди всех участников Таллинского прорыва и самым массовым местом гибели людей в Финском заливе.

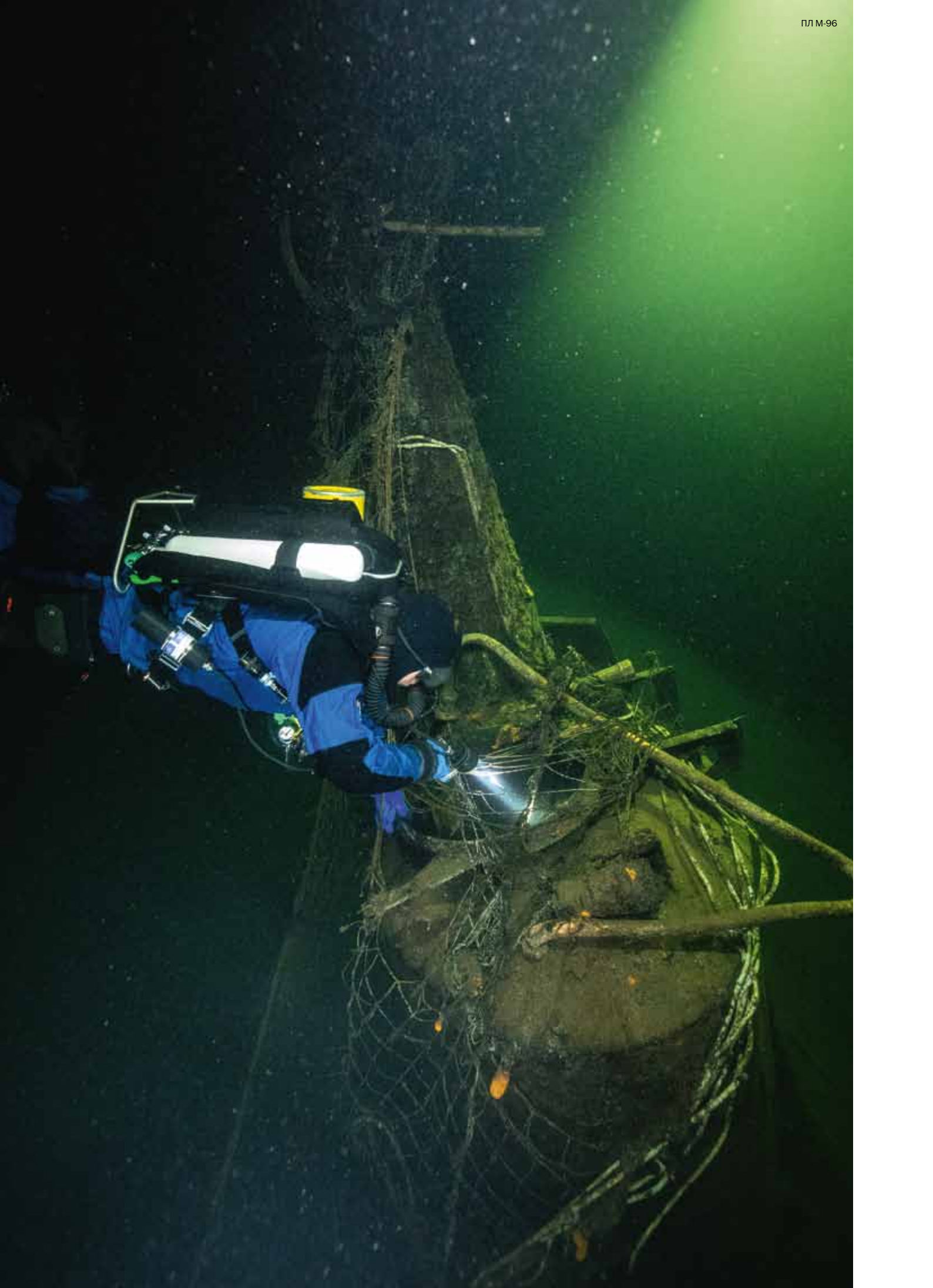
### «Найссаар»

Транспорт «Найссаар» должен был принять на борт 1500 человек из состава стрелковых частей, защищавших Таллин. Сколько было принято на борт людей, какие грузы — доподлинно неизвестно. Дальнейшая судьба транспорта оставалась загадкой 80 лет, породив массу вер-

В июле 2021 в Эстонии состоялась международная экспедиция по идентификации кораблей Таллинского прорыва у мыса Юминда. Исследователи погружались на объекты на глубинах от 65 до 106 метров.

сий и легенд. В книге «Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота» Р.А. Зубков пишет, что о точном месте и времени гибели транспорта «Найссаар» документальных сведений не было обнаружено.

Обследование лежащего на глубине более 80 метров «Найссаара» прояснило судьбу и тайну гибели транспорта. «Найссаар» подорвался на той же минной линии, что и «Балхаш», — на восточном краю «Юминды» — утром 29 августа.





Взрыв мины оторвал носовую оконечность судна, и оно затонуло практически мгновенно, архивных данных о числе спасенных нет. Судя по количеству обнаруженных на дне человеческих останков и элементов вооружения, «Найссаар», возможно, до последнего оставался в порту Таллина, принимая на борт отступающие стрелковые части, вероятно, приняв на борт значительно больше, чем предполагаемые 1500 человек. По данным исследований Р.А. Зубкова, транспорт «Найссаар» является третьим по многочисленности местом гибели людей среди всех участников Таллинского прорыва.

### «Эверита»

На транспорте «Эверита» эвакуировался гарнизон острова Найссаар. Загрузка судна в маленькой гавани острова затянулась, и «Эверита» отошла от берега только днем 28 августа, когда остальные суда караванов уже шли на восток. «Эверита» смогла догнать остальные суда только поздно вечером, на западной границе минного поля «Юминда». Наступившая к тому моменту темнота не позволила остав-

шему транспорту двигаться по ранее протрапленному фарватеру, и около 22 часов «Эверита» подорвалась носом на mine. Судно переломилось и затонуло почти мгновенно. Приблизительно 1500 человек на борту судна оказались совершенно одни посреди ночного моря.

Корпус «Эвериты» лежит на глубине 106 метров, виден перелом судна в районе носового трюма, корма высоко задрана над грунтом.

Транспорт «Балхаш»







Транспорт «Найссаар»

Командой проекта «180 миль до Ленинграда. История Таллинского прорыва на современной морской карте» проведена съемка кормовой части.

На помощь «Эверите» подошел следовавший в составе арьергарда сторожевой корабль «Циклон». Он вошел в гущу обломков и стал принимать на борт людей. Однако в темноте и сам «Циклон» сдрейфовал на мину, взрыв которой разорвал сторожевик пополам. С «Эвериты» смогли спастись подобранные катерами несколько десятков человек. Экипаж «Циклона» погиб почти в полном составе.

Обломки разорванного пополам «Циклона» лежат всего в паре сотен метров от остова «Эвериты» на глубине 97 метров.

В заключение — еще про одну находку, сделанную нашей командой в эстонских водах. Разведывательно-водолазная команда искала М-96 совместно с эстонскими поиско-

виками из команды Maxstar Explorer, которые и обнаружили своим гидролокатором объект, похожий на подводную лодку. Водолазное обследование находки проводилось 10 июля 2021 года и по характерным особенностям и деталям противоминной защиты подтвердило, что найденная подводная лодка — это М-96.

Подводная лодка лежит в северной части Нарвского залива на глубине 42 метра. Осмотр показал, что лодка погибла в надводном положении, вероятно, во время ночной зарядки аккумуляторных батарей. Машинный телеграф на мостике показывает команду «Полный вперед», руль поворота повернут вправо, верхний рубочный люк открыт. Взрыв мины произошел под носовой частью лодки, переломив корпус. По данным российского историка Мирослава Морозова, на основе анализа немецких документов можно предположить, что М-96 скорее всего погибла 10 сентября 1944 г. в 3:38 ночи. Именно в это время немец-



Транспорт «Эверита»

Ледокол

кая подводная лодка, находившаяся в Нарвском заливе, зафиксировала своей гидроакустикой взрыв мины.

Подводная лодка М-96 была единственной подводной лодкой, потерянной Балтийским флотом в 1944 году. Вместе с подводной лодкой погибло 22 члена экипажа.

Примечательно, что в 120 метрах от остова М-96 был обнаружен немецкий малый тральщик R73, который подорвался на mine и затонул 14 июня 1944 г. Как оказалось, погиб немецкий корабль на том же немецком минном поле, что и М-96.

К сожалению, мы не имеем возможности сделать работу в полном объеме, с созданием трехмерных моделей. Но это как раз повод для будущего сотрудничества, как и поиск «Виронии», которая остается последним крупным местом гибели этой трагедии, не найденным до сих пор, а также поиск так и не найденных подводных лодок.

