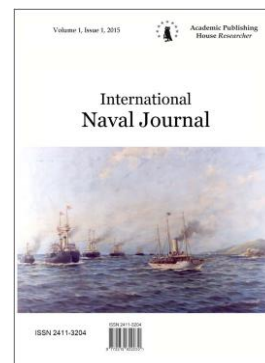


Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 83-114, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.10.83
www.ejournal37.com



UDC 94(480)

Finnish Ladoga Flotilla on «Winter» War (November 1939 – March 1940)

Roman V. Lapshin

Independent investigator, Zaporozhie, Ukraine

Abstract

About the formation and the operations of the Soviet Ladoga Flotilla during the so-called «winter» Soviet-Finnish war of 1939–1940 years in the national publications was told repeatedly. About the actions of the enemy – the Finnish Navy on the lake is known less to the same publication, along with a number of errors in structure and size of the force, did not cover their participation in hostilities, the causes and the actual amount of losses and the effect of the Finnish fleet on the course of the fighting on the lake. If you rely solely on these publications, it seems as if due to winter freeze-up and early-war Finnish ships did not take a serious part in the events and had no impact on the course of the fight - but this is not so. As events unfolded and what they brought, and told in the proposed publication.

Keywords: Finland, Winter War, Lake Ladoga, Flotilla, fighting.

Предвоенный период (январь 1918 – октябрь 1939 года)

По административно-территориальному делению Российской империи северная часть Ладожского озера относилась к Великому княжеству Финляндскому. В ходе Гражданской войны, уже в январе 1918 года, эти земли с зимовавшими в портах Сортавала (рус. Сердоболь) и Лахденпохья судами без боя заняли белофинские отряды.



Пароходы в Салми

В их числе находилось свыше 30 различных пароходов, катеров и парусно-моторных шхун, а также свыше 150 парусных судов и некоторое число барж. Кроме того, финские от-

ряды заняли несколько переброшенных с Балтики черпалок землечерпательного каравана и начали создавать береговую оборону. Под их контролем оказалось и около десятка речных судов плававших на реке Вуокса в северной части Карелии.



«Тампере» (бывшая «Рыбка» и «Нева» Шлиссельбургского пароходства) и катера у пристани



«Вяйнемайнен», будущий «Wiipurii» (слева), «Koito» на Валааме (справа)

Уже к началу апреля 1918 года (еще до открытия навигации) и государственные и частные суда подчинили Ладожскому флоту (Laatokan Laivasto). Штаб этой структуры находился на пассажирском пароходе «Otava» (1896 г.) в Сортавала.

Довольно быстро она начала принимать военизированную форму – 7 мая командующим формируемой Обороны Ладоги (Laatokan Puolustus) назначили капитан-лейтенанта У. Росс (Yrje Roos). Структура объединяла как армейские, так и флотские силы в регионе, а первым командиром Ладожской флотилией (Laatokan Laivue) стал егерский лейтенант Э. Экман (Evert Ekman).

После вооружения бывшими под рукой морскими и полевыми орудиями в середине мая флотилия включала четыре канонерские лодки: однотипные «Тампере» и «Wiipurii» (обе 1877 г.), «Muurman» (1889 г.) и «Rautu» (1913 г.), два минных заградителя «Yrjö»

(1895 г.) и «Sortavala» (1912 г.), для которых из захваченных в Гельсингфорсе запасов русского Балтийского флота срочно доставили 120 мин.



«Viipuri» (бывший «Георгий», Шлиссельбургского пароходства)
затем буксир «Ostro»



«Kannas», «Ernie» и «Otava»

В Сортавала же, в качестве плавучего штаба армейских сил в регионе (так называемой Карельской армии) до весны 1921 года стоял крупнейший пароход финской части Ладожского озера – двухпалубный «Walamo» (1877 г.), ранее принадлежавший Валаамскому монастырю.

К началу навигации на Ладоге гражданская война в Финляндии закончилась, и пришлось налаживать мирную жизнь. В результате, к середине мая 1918 года больше половины подчиненных военным судам вернули хозяевам, и к 22 мая под их контролем в Сортавале

оставалось одиннадцать пароходов, пять землечерпалок, одну из которых («Libau»; 1888 г.), в сентябре, после вооружения, стали использовать как минный заградитель, две баржи и столько же катеров.



Финский земснаряд на Ладоге в 30 е гг.



Пароход «Alexander» и баржа

1 ноября 1918 года Оборону Ладоги переформировали в III-й батальон береговой артиллерии, а для связи между создаваемыми батареями и постановки мин в устьях и на мелководье из Гельсингфорса (ставшего Хельсинки) и Выборга (Виипури) перевезли ряд минных катеров, прежде входивших в крепостные отряды русского военного ведомства.

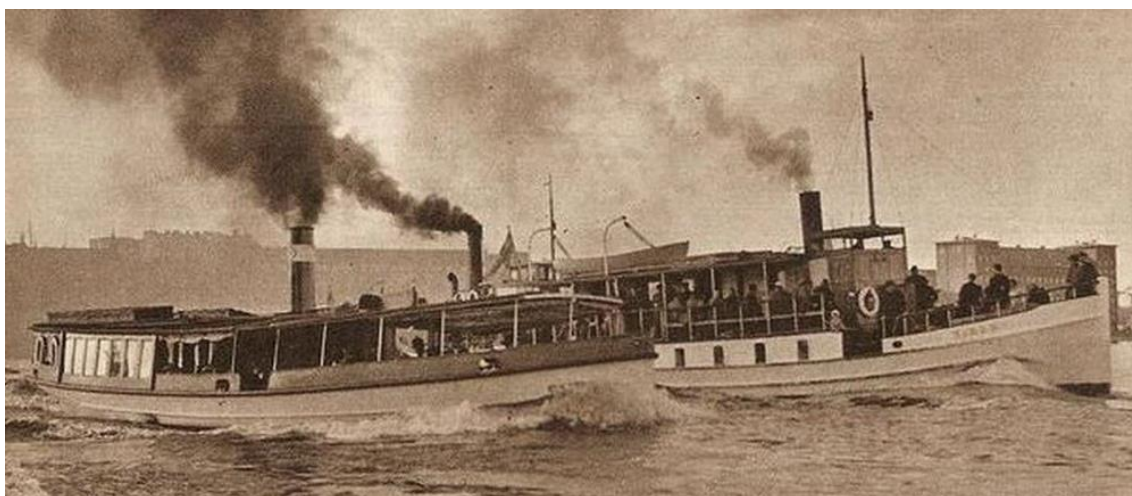
В мае 1919 года батальон развернули в 3-й полк береговой артиллерии, включив в его состав Морскую роту (Merikomppania), которой кроме десятка катеров подчинялись канонерские лодки «Tamperе», «Murman» и минный заградитель «Libau» (вскоре переименованный в «Ahvola»).

Второй заградитель («Ytjö») после снятия вооружения подчинили Инженерному управлению Военного министерства (Kaakkois – Suomen Etappivirasto). В ходе попыток белофинских отрядов занять русскую часть Карелии в 1919–21 годах флотилия серьезного участия в боях и перевозках не принимала и столкновений с более сильным русским отрядом на озере усиленным рядом кораблей с Балтики не имела.

Попытка командования финского отряда в ходе десанта красных у Видлицы вызвать корабли для поддержки по радио завершилась ничем. Использовать легковооруженные грузопассажирские пароходы и землечерпалки против эсминцев было самоубийством – в Сортавале это понимали и в авантюру не ввязывались.



«Kannas», «Utu», «Ernie» и «Otava»



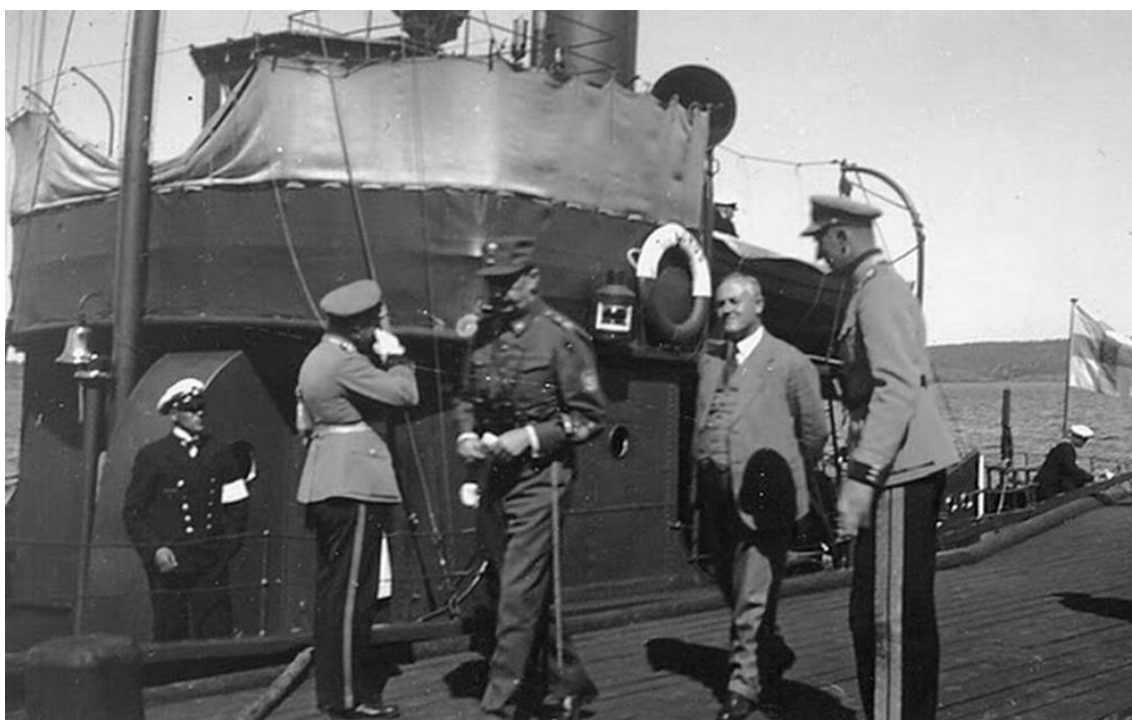
Грузопассажирские теплоходы «Senta» и «Sibbo»(будущий «Janaslahti»)

В соответствии с мирным Тартуским договором между Советской Россией и Финляндией, значительное количество судов из финских портов осенью 1922 года возвратилось в Кронштадт. Коснулся этот процесс и Ладожского озера – так, в числе судов землечерпательного каравана, вначале в Петроград, а позднее в Латвию ушел после разоружения «Libau». В результате в Морской роте кроме все тех же катеров к июлю 1924 года числились канонерские лодки «Aunus» (1899 г.; два 47-мм, 20 мин) и «Tamperе» и заградитель «Ytjö» (6 июля 1921 г. его вернули военным морякам).

В соответствии с договором калибр артиллерийского вооружения судов на озере не должен был превышать 47-мм. Ограничения на использование минного или торпедного оружия отсутствовали.

Понимая слабость собственных сил, состоящих из бывших гражданских судов и небольших военных катеров, и возможность быстрого усиления советской флотилии на Ладоге за счет переброски крупных кораблей (миноносцев или тральщиков) с Балтики, как это уже имело место в 1918–19 годах, финское военно-морское командование в апреле 1928 года заложило на верфи «Nietalahden Sulkutelakka ja Koperaja» в Хельсинки по немецкому проекту Pu110 (прототип быстросборной мини-субмарины) под заводским номером SA 241 малую подводную лодку специально для действий на Ладоге, получившей наименование «Saukko» (по-фински – выдра).

Для перевозки по железной дороге эта лодка могла разбираться на две части, а по своему надводному и подводному водоизмещению (по проекту 99 и 125 т соответственно) она на тот момент являлась самой маленькой из боевых подводных лодок. Причем её легкий корпус даже имел ледовую защиту.



Карл Маннергейм у канонерской лодки «Тампере», 1934 г.

Спуск «Saukko» на воду состоялся 2 июля 1930 года, а 16 декабря того же года она вошла в строй. Однако в реальности её надводное водоизмещение составляло 114 т, а подводное – 142 т. Разборка лодки на практике оказалась чрезвычайно сложной, а скорость всего в 7 уз, не позволяла реально противостоять кораблям противника. В итоге подлодка на озеро не попала и служила в Финском заливе.

Забегая вперед следует отметить, что советское командование знало о её существовании и учитывало возможную переброску «Saukko» в Лахденпохья. Так в числе задач, стоявших перед Ладожской военной флотилией перед началом Зимней войны, согласно приказа командующего Балтийским флотом № 7/оп от 23 ноября 1939 года, являлась и организация противолодочной обороны в советской части озера.

На 1932 год минная рота имела такую структуру: командир, штаб, флотилия, учебная рота, минный склад на о. Ойто (200 русских мин образца 1908 г. и 150 финских – HIS), механические мастерские в Сортавале и госпиталь. Общая численность служащих в ней моряков и обслуживающего персонала не превышала 220–250 человек в разные годы.

Отношения между СССР и Финляндией в конце 1920–30-х годов были ровные и даже визит в 1934 году на озеро маршала К. Маннергейма, посетившего Морскую роту и ненадолго вышедшего в Ладогу на борту канонерки «Тампере», к каким-то планам по усилению ее

состава не привел. Основная роль в обороне берегов уделялась береговой артиллерии на островах – флотилия выполняла при ней вспомогательную функцию.

30 апреля 1937 года «Tampere» из-за плохого технического состояния и возраста сдали на слом и в следующем году разобрали, а на смену, в случае войны, готовились призвать недавно построенный в Сортавале для Министерства транспорта ледокол «Aallokas». Большое водоизмещение (свыше 300 т) значительно превышало лимит на боевые корабли установленный для озера в 100 т, и поэтому использовать его в военных целях планировался лишь при начале мобилизации.

На 1939 год Морскую роту составляли канонерская лодка «Aunus» (два 47-мм орудия, один пулемет, 30 мин, эк. 48 чел.), заградитель «Yrjö» (два 47-мм орудия, 50 мин, эк. 19 чел.), буксир «Vakava» (1901 г.) и два бывших стальных катера русского военного ведомства («N.K. af Klercker» и S 1), служивших в роли посыльных судов.

По плану войны из них образовывалось звено тральщиков для работ вблизи баз. Еще четыре деревянных сторожевых катера (А-31, А-32, А-37 и А-38) построенных в годы Первой мировой войны для русского Балтийского флота были вооружены пулеметами и могли нести тралы. Кроме того, имелось пять малых посыльных катеров РМ-31 – РМ-35 (1925–26 гг.; длина 8–9 м).

Общая численность экипажей не превышали 95–100 человек. В целом же личный состав роты насчитывал около 150 моряков и служащих. Основной базой считалась Лахденпохья. Также финны создали мобилизационный резерв на случай войны и, помимо мин на складах хранилось до десяти 75–47-мм орудий и порядка пяти пулеметов.

Потенциальный резерв был весьма пестрым и насчитывал до 30 пассажирских, грузо-пассажирских и буксирных пароходов, около 20 моторных и парусно-моторных шхун и галесасов и значительное количество (по разным данным от 100 до 200) небольших моторных катеров или шлюпок. Основная масса крупных судов (свыше 50 брт.) была русской постройки и среди них попадались довольно старые «посудины» 1860–70-х гг. Новопостроенных единиц имелось немного – всего шесть.



Самоходная баржа «Kannas» и пассажирский пароход «Otava»

Объектов для мобилизации могло быть меньше, если бы осенью 1938 года СССР не перекрыл возможность вывода судов с озера для зимнего ремонта в материковую часть Финляндии.

По Тартусскому договору финны имели возможность, при наличии преждевременного оповещения, выводить суда с озера по внутренним водным путям СССР через Ленинград в Финский залив на ремонт с последующим возвратом, но со второй половины 1930-х годов

такую возможность снизили, а накануне зимы 1938–39 годов вообще прекратили, сославшись на технические работы на приладожских каналах. Последним финским судном, ушедшим с Ладоги в июле 1939 года, стал грузовой пароход «Altai» (1920 г.) – владелец продал его в Эстонию и новому хозяину удалось получить разрешение на вывод его в Балтику незадолго до начала Второй мировой войны.

Мобилизация и структура к началу войны (октябрь – ноябрь 1939 года)

Развитие ситуации в приграничных регионах и усиление советской группировки в Ленинградском военном округе после разгрома Польши осенью 1939 года не укрылось от внимания финских военных и в середине ноября прошли скрытые мероприятия по приведению в боевую готовность пограничных и армейских частей. Существовавший 3-й полк береговой артиллерии развернули в Морскую оборону Ладоги (Laatokan Meripuolustus), а готовившуюся принять пополнение Морскую роту стали называть Военная флотилия (Laivasto-osasto).



«Otava» в Салми, 1920 г.

По мобилизационным планам готовились к вооружению, с переводом в соответствующий класс кораблей: в канонерские лодки – ледокол «Aallokas» (два 75-мм орудия; в начале 1940 г. довооружен двумя зенитными пулеметами), буксиры «Tarmo» (1911 г.), «Vulcan» (1901 г.; на каждом по одному 75-мм орудию) и «Herkules» (1876 г.; одно 75-мм орудия и два пулемета); под минные заградители – «Kiviniemi» (1912 г.) и «Voima» (1887 г.; по одному 47-мм орудию и 30 мин на каждом).

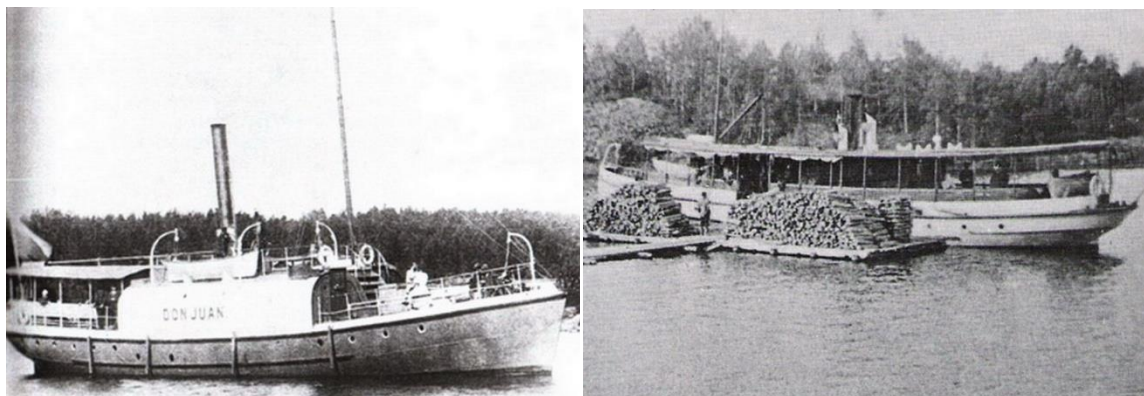
В качестве маневренных минных складов к последним придавались четыре баржи. В транспортный отряд флотилии причислялись грузопассажирские пароходы «Laatokan Saaristo» (1904 г.), «Otava», «Valamon Luostari» (1862 г. – старейший из находящихся на озере), «Voima» (1907 г.), буксир «Lokki» (1914 г.) и девять барж.

Базе в Лахденпохья, в качестве дозорных, передались три сторожевых катера и грузопассажирский пароход «Varaus» (1913 г.; планы переоборудования в канонерскую лодку в связи с ранней гибелью реализовать не удалось), а также 28 катеров и моторных лодок. Различным береговым батареям и штабам на островах подчинили 75 призванных от частных мотолодок. На озере находились два катера шокюра SP 6 и 17. В мирное время их ис-

пользовали для допризывной подготовки и временами для поддержки пограничников, а в случае войны готовили к вооружению и включению во флотилию.



Пароход «Ostra Skargarden», в будущем «Laatokaan Saaristo»



«Дон Жуан» постройки 1876 г. (слева), грузопассажирский теплоход «Janaslahti» (справа)

Небольшой грузопассажирский пароход «Sergij» (1866 г.) и катер «Nikolaj» (1912 г.) Валаамского монастыря остались в распоряжении монастыря и до начала войны увезли монахов и часть утвари вглубь Финляндии. На Валааме в безнадежном ремонте еще с апреля 1934 года стоял монастырский пароход «Sofia» (1864 г.), тут же находился и перестроенный в 1937 году в баржу, бывший крупнейший пароход в регионе «Walamo».

Грузопассажирские пароходы «Dockan» (1891 г.) и «Pitkäranta» (1865 г.), грузопассажирский теплоход «Janaslahti» (1892 г.), пассажирские паровые катера «Siro» (1907 г.) и «Sukkela» (1904 г.), ледокольные буксиры «Karjala» (1936 г.) и «Waldhof I» (1922 г.), буксиры «Aalto» (1919 г.), «Ahti» (1914 г.), «Rauha» (1867 г.), «Teodor» (1901 г.) занимались перевозкой леса и пассажиров и после начала войны.

Ледокольный буксир «Vuij» (1889 г.) трудился при лесоразработках в устье реки Ляскелян-йоки вблизи Питкяранты. Из обслуживающего флота у Лахденпохьи работала землечерпалка-элеватор «Laatoka» (1936 г.) с парой грунтоотвозных шаланд и вблизи границы на отмели у устья р. Тайпаленйоки стоял плавучий маяк «Taipalenjoki» (1936 г.).



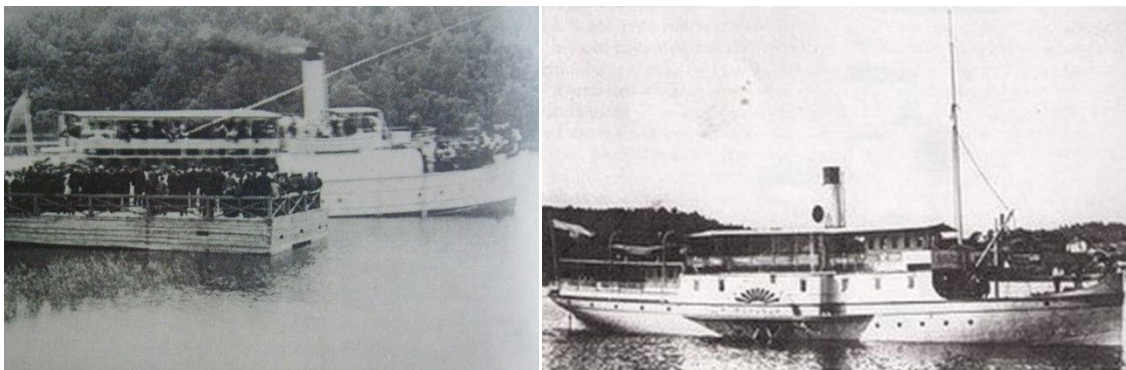
Буксир «Аhti»



Пассажирский катер «Николай»



Ледокольный буксир «Вуіј»

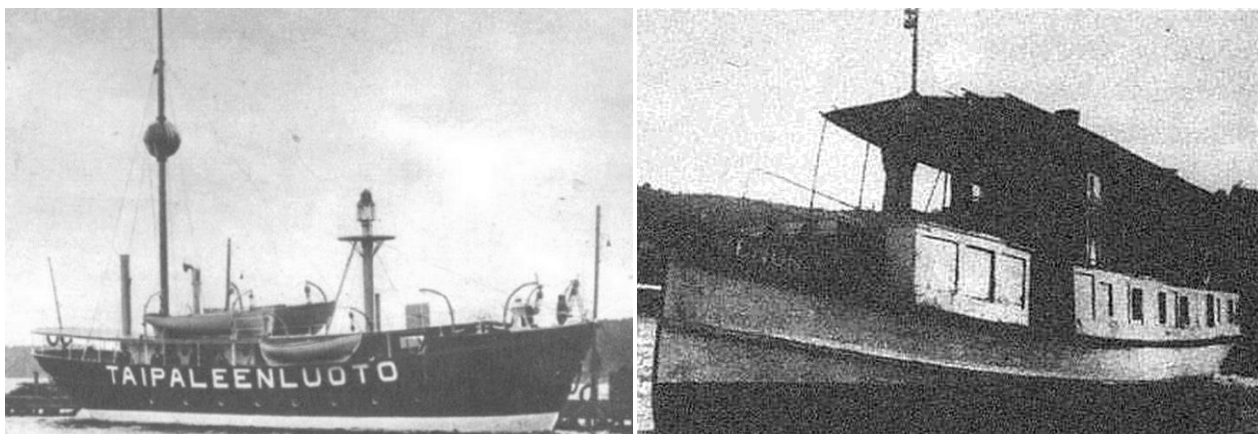


Финский пассажирский пароход идет из Курийоки на Валаам 1930 г. (слева), ледокольный буксир «Karjala» (справа)



Ледокольный буксир «Pohjola» (будущий «Karjala»), 1936 г.

Эксплуатировавшиеся на реке Вуокса вблизи Какисалми (Кексгольм) пассажирские пароходы «Alla Vuoksi» (1915 г.), «Koivisto» (1896 г.), «Vuoksi I» (1914 г.), катера «Saimaa I» (1906 г.), «Käkisalmi» (1933 г.), «Suvanto» (1893 г.) и буксир «Vuoksi» (1908 г.) во флотилию в ходе войны не мобилизовывались.



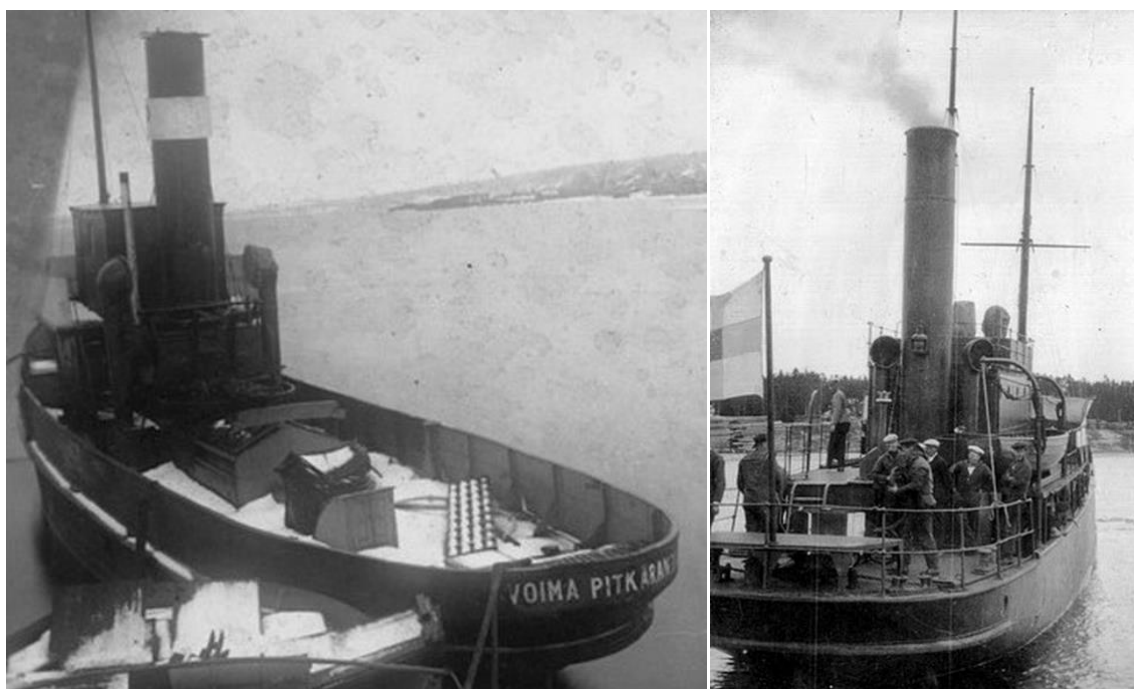
Плавучий маяк «Taipaleenluoto» (слева), пассажирский катер «Venus» (справа)

Первую потерю финны понесли ещё до начала войны с СССР – 19 ноября 1939 года транспорт «Vaurus» вышел из Лахденпохья с грузами для береговой батареи к Ялайсаари и вскоре сел на камни у Рахмансаари. Оперативно сообщить о случившемся на базу не сумели из-за отсутствия на судне радиостанции и помощь ему не послали. В итоге, уже в ходе войны, к началу февраля 1940 года, корпус его полностью разбило штормами. К счастью, обошлись без человеческих потерь и, даже удалось снять на берег часть груза.

В 10 ч 30 мин 30 ноября 1939 года, в штаб морских сил на Ладоге пришел приказ Генерального штаба № 68 о срочной мобилизации и начале вооружения гражданских судов. Сразу после этого поступило распоряжение о подготовке к постановке мин в сектора Салми и Каннас с участием заградителей «Yurjo» и «Kiviniemi».

К концу дня вооружение окончили и готовая к боевым действиям флотилия, которой командовал капитан-лейтенант Копонен, выглядела следующим образом:

- в составе флотилии канонерских лодок капитан-лейтенанта Асикайнена числились пять боевых единиц: «Aallokas» (флагман), «Aunus», «Herkules», «Tarmo» и «Vulcan»;
- минная флотилия старшего лейтенанта Карстена включала заградители «Yrjö», «Kiviniemi» и «Voima»; ее обеспечивали три минных баржи;
- звено траления состояло из катеров «N.K. af Klercker» и S 1;
- для посыльных целей и связи использовали катера РМ 31-35.



«Voima», в будущем «Kihno» и «Работник» (слева), минный заградитель «Yrjö» (справа)

Первые походы и потери (30 ноября – 31 декабря 1939 года)

Боевые действия на озере начались с оборонительных минных постановок в своих водах. Ночью 30 ноября из базы ушел «Yrjö» для постановки заграждения № 1 в западной части и, выполнив задачу, 1 декабря вернулся в Лахденпохья. Там он взял мины и поставил заграждение № 2 в 300 м южнее Хейнялуото.

Также 30 ноября «Kiviniemi» пошел ставить мины в восточной части, но зацепив днищем камень у Вярьянкоукки западней Мантси выполнить задание не смог и ушел исправлять повреждения в Питкяранта. Работы окончили оперативно, и уже 2 декабря он выставил заграждение № 2 из 30 мин.

Но в следующем выходе ему вновь не повезло – уйдя ночью 3 декабря ставить 20 мин у Питкяранты при сбросе в 23 ч 10 мин первой мины типа НМ/S, та взорвалась под кормой (четыре человека погибло, один тяжело ранен). Поврежденное рулевое управление исправили быстро, и заградитель вновь ушел на ремонт в базу.

В постановках заграждений под берегом участвовали и моторные катера. Так в ночь с 4 на 5 декабря две банки по пять мин выставили мобилизованные КМ-36 (у Йлляппянлахти) и КМ-37 (вост. о. Пуиккомаансаари), а с 4 по 9 декабря у о. Коневец 40 мин – РМ-31 и РМ-32 (за один рейс они также принимали по пять мин).

6 декабря очередной раз не повезло только вышедшему из ремонта «Kiviniemi» – ведя к Питкяранта минную баржу TVH-33, в 15 ч они оба сели на каменную банку южнее Раутасари. В 17 ч 30 мин к ним на помощь направилась канонерка «Aunus», шедшая на минную постановку к Питкяранта, но, не выполнив эту задачу из-за начинавшегося шторма, ушла отстояться под прикрытие о-вов архипелага Хаавио. Переждав непогоду ночью 6–7 декабря «Aunus» поставила 16 мин у о. Вуратсу.

7 декабря в 10 ч утра для снятия «Kiviniemi» из базы ушли канонерская лодка «Тармо» с моторным катером, а вечером на помощь подошел «Aunus». Работы по снятию затянулись и более того – 10 декабря «Тармо» штормом снесло на камни у Раутаваара и из-за повреждений при ударе о них ему пришлось срочно идти на ремонт в Сортавалу. На месте из спасателей остался лишь один «Aunus». В тот же день для постановки 30 мин 30 НМ/С у Сортавалы прибуksировали баржу «Doris».



Баржа «Doris» в 1944 г.

Утром 11 декабря канонерская лодка «Herkules» с тральщиком S-1 вышли на охранение от Кельпя до Юкансаари и от Юкансаари до Сиикасаари. Вышедшая с ними канлодка «Aallokas» к 14 ч 45 мин находилась южнее Ялая. Тральщик «N.K. af Klercker» стоял в дозоре у Килписаари. В 8 ч 50 мин 12 декабря «Aallokas» зашел в Раухала. Каких-то особых событий в походе не произошло.

В этот же день, в 16 ч 30 мин, по завершению ремонта «Тармо» ушел из Сортавалы снимать все еще сидевший на камнях «Kiviniemi». Работы там шли тяжело – 13 декабря в 7 ч 49 мин на «Aunus» вышли из строя сразу два насоса откачивавших поступавшую в корпус заградителя воду и с перебоями работал третий.

В 14 декабря 11 ч под охранением «Aallokas» четыре транспорта увезли с Валаама на о. Мантси отдельный батальон № 23 и отдельную велосипедно-разведывательную роту № 4 (Ег.Р.23 и Ег.РРК 4). Проведя конвой, «Aallokas» затем ушел к Питкяранте, и с большой дистанции обстрелял позиции, наступавших в этом районе, частей Красной армии. Огонь вели без корректировки с берега и какого-либо урона частям он не нанес.

Также в 11 ч продолжили работу по снятию с мели «Kiviniemi» и в 18 ч, стянули с камней сидевшую с ним баржу, уведя ее на ремонт на верфь в Хаавусе близ Сортавалы.

В 9 ч 30 мин 15 декабря «Aallokas» снова вел беспокоящий обстрел Питкяранты, а в 16 ч 30 мин повторил его, выпустив еще 15 снарядов. В 15 ч инспекция в Лахденпохья проверила причины задержки работ по вооружению канлодки «Vulcan» и установила срок ввода ее в действие к утру. В 19 ч из штаба сектора Салми по телефону в штаб флотилии сообщили о скором снятии «Kiviniemi» и что после полной заделки пробоин его отправят на ремонт в базу.

Едва выйдя в первый свой поход 16 декабря, с «Vulcan» около 8 ч 15 мин сообщили на базу, что он зацепил камень у Мёкериккё западнее Ялаянсаари и ему требуется буксировка. В 9 ч к нему на помощь вышла канлодка «Hercules». Но опасность оказалась преувеличенной – течь была небольшая и в 11 ч 15 мин оба корабля прибыли в Раухала.

В 15 ч 35 мин «Kiviniemi» наконец сняли с мели, и в сопровождении «Aunus» и «Tarmo» он пошел на ремонт в Сортавалу, куда все корабли с присоединившимся к ним по пути «Aallokas» прибыли в 19 ч. Там заградитель поставили в док, а на двух последних приступили к профилактическим работам по артиллерии.



Тральщик ТЩ-100 (бывший «Aunus»)

В 17 ч штаб установил районы ночного патрулирования для «Vulcan» между Раутсаари и Vuoratsy (в 20 ч 30 мин с большого расстояния он десять минут стрелял по Питкяранте). «Herkules», в свою очередь, охранял район Килписарет – Пуутсаари.

По завершению работ «Aunus» уже 17 декабря ушел в Раухалу для буксировки баржи компании «Aumalan Saha Oy», а в 11 ч того же дня пришел приказ об отправке «Aallokas», «Tarmo» и «Vulcan» в сектор Салми, а заградителя «Yrjö» на прокладку кабеля между овами Ристисаари и Мастинсаари. Попутно на него возлагалось забрать военные грузы и амуницию в Раухала и доставить их на Мантси.

18 октября на озере прошел сильный шторм и единственной операцией стал выход канонерской лодки «Tarmo» для эвакуации жителей о. Мякисало на континент (операция была проведена утром следующего дня).

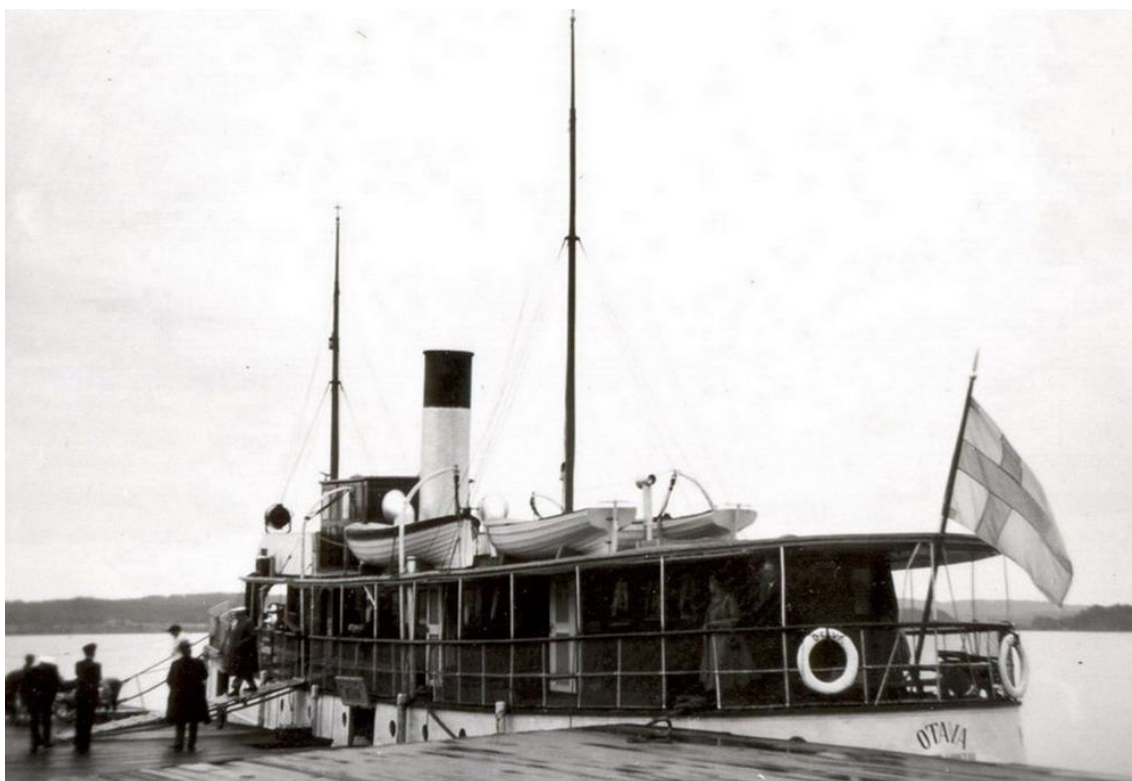
В результате того же шторма, около 17 ч 20 мин вблизи Валаама, сорвало, шедшего на буксире транспорта «Otava», рыболовный мотобот «Frisky» и он вскоре затонул. К счастью экипаж шел на транспорте, и никто не пострадал.

Минные постановки в зимних условиях привели к новой аварии. 19 декабря в 8 ч утра «Voima», с минами на борту, вышла в Кивисалми для приема угля с последующей задачей выставить их в северной части озера. Но уже через полтора часа (около 9 ч 30 мин) заградитель северо-восточнее Петаянсаари у о. Веняянсаари сел на камень, повредил днище и затонул за пять минут на глубине 4–5 м. Из-за малой глубины нос возвышался на 1,5 м над во-

дой, а корма находилась вровень с ней. Потерь в экипаже удалось избежать, и он благополучно перебрался на берег.

Канонерки же продолжали свои ставшие уже постоянными обстрелы Питкяранты и в с 10 ч 20 мин в течение 40 минут «Aallokas» и «Vulcan» из района южнее Пусунсаари выпустили 23 снаряда.

Отойдя в озеро и пробыв там почти сутки, утром 20 декабря первый из них из района севернее Vuoratsу обстрелял фабрики города еще тремя десятками снарядов, а также бараки в районе Хунтила. В последнем случае с корабля видели попадания в постройки и разрушения на берегу.



Пароход «Otava»

Затем вместе с «Vulcan» он снова отошел в озеро. В 22 ч 30 мин «Aallokas» выпустил десять снарядов по шоссе у Кяшняоя, а спустя 15 минут еще четыре – по Хунтила. В свою очередь «Vulcan» в 22 ч 30 мин произвел несколько залпов в районе Максимансаари, затем восемь снарядов отправил по баракам в Питкяранте и еще четыре через четверть часа – в Хунтила.

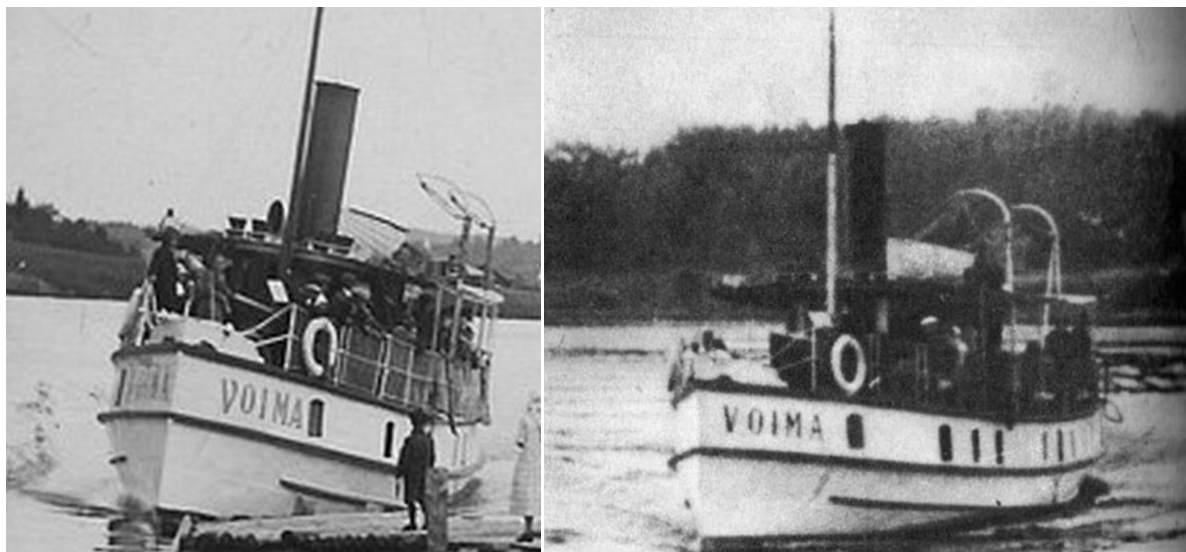
Утром (в 9 ч 50 мин) 20 декабря стоявший в доке «Kiviniemi» осмотрел инженер – лейтенант-коммандор Пиппониус, составивший отчет о повреждениях и давший рекомендации об ускорении работ по ремонту. В 11 ч он убыл к месту посадки на камень заградителя «Voima» для организации его спасения, но, в связи с поздним прибытием (20 ч 45 мин), начало этих работ перенесли на утро следующего дня.

Пока шла подготовка к спасению «Voima», 21 декабря затонул, от повреждений льдом, деревянный посыльный катер РМ-34 и из катеров этого типа в строю осталось четыре.

В тот же день (21 декабря) при ветре в 9–10 баллов при буксировке баржи с Валаама в Сортавала у парохода «Sergij» близ Мёкериккё в 22 ч 30 мин оборвался и намотался на винт буксирный трос, суда потеряли ход и их стало сносить. Попытка подошедшего вскоре транспорта «Valamon Luostari» оказать им помощь не удалось, и на подмогу вышли канлодка «Aunus» и буксир «Aalto».

В 11 ч утра следующего дня «Sergij» с баржей взял на буксир «Aallokas» и отвел к Маркатсима, откуда их «Aunus» отбуксировал в Раухала, где водолаз и освободил винт.

Пароход вскоре вернулся на Валаам, однако в новом рейсе в Мантси 2 января 1940 года на нем в 2 ч 40 мин вышла из строя машина. Впрочем, неисправность оказались незначительной и уже в 9 ч 10 мин «Sergij» вышел оттуда на Валаам.



Пассажирский пароход, будущий минный заградитель «Voima»



Грузопассажирский теплоход «Janaslahti»

Давно известно – беда не приходит одна. Справедливость этой поговорки пришлось испытать и финнам. Так в ночь с 21 на 22 декабря 1939 года выбросило волнами на песчаный пляж о. Пеллотсаари (открытая на юг бухта, у которой один берег скала, другой камни, в конце песчаный пляж) близ Кякисалме грузопассажирский теплоход «Janaslahti».

При попытке «Tarmo» (по дороге к месту аварии он попал в ледовое поле вблизи Паролы южнее Хииденселкя и севернее Пеллотсаари) и «Vulcan» в шторм 22 декабря снять его с мели, стихия, словно издеваясь над спасателями, забросила теплоход на скалу.

Экипаж «Janaslahti» удалось снять без потерь, а сам теплоход под утро 23 декабря с камней сняло волнами и от дополнительных повреждений он затонул на мелководье.

Вдобавок к вышеизложенным происшествиям, в 19 ч 30 мин вблизи Сортавалы загорелось топливо (газолин) на шлюцкорском катере SP-17. Пожар быстро потушили и повреждения оказались незначительны, однако катер ушел в базу на профилактику.

Рано утром 22 декабря к сидящему на камне «Voima» из Кивисалми* пришла канлодка «Herkules» со спасателями. Днем того же дня с заградителя удалось снять вооружение, а также основную часть оборудования, но сложные погодные условия не позволяли его спасти.

23 декабря «Aallokas» прибыл в Сортавалу, где приступили к профилактическому ремонту его орудий, а «Herkules» – в Кивисалми для буксировки минной баржи в Ойтто.

По окончании работ, «Aallokas» 24 декабря в 8 ч вышел с баржами TVH-16 и TVH-17, к Раухала, где к 13 ч 30 мин уже находились и «Тармо» с «Vulcan». Ровно через час из-за тяжелого шторма в эту бухту, не имея возможности продолжать поход, зашел и «Aunus».

С утра 25 декабря волнение утихло и в 9 ч 30 мин «Aunus» увел баржи, приведенные накануне «Aallokas», к Кивисалми, для работ на «Voima», прибыв туда в 17 ч 30 мин.

«Herkules» наконец смог увести минную баржу, доставив ее в Ойтто в 20 ч. Но из-за ухудшившейся ледовой обстановки ему приказали стать на зимовку в базе. «Aallokas» с «Vulcan» отправились к Хуннукка, а «Тармо» – в Сортавалу на ремонт орудия.

26 декабря озеро снова штормило, да к тому же впервые проявила себя советская авиация – несколько ее самолетов появились в зоне работ на «Voima» и не имевшие даже зенитных пулеметов спасатели бросили работы, отойдя северней.



Канонерская лодка «Vuij» на зимовке

Под утро 27 декабря «Aallokas» и «Vulcan» обстреляли шоссе у Коириноя и небольшую местную верфь. Потери на берегу вряд ли были значительны, однако от сотрясений, вызванных стрельбой собственного орудия, на «Vulcan» сильно потек паровой котел и пришлось идти в Сортавалу на ремонт.

Возвращаясь, «Aallokas» в 14 ч 30 мин встретил поле льда между Хуннукка и Лопинниemi вблизи бухты Мурсула. В районе бухты его толщина достигала 8–10 см и канонерская лодка, замедлив ход, в 17 ч 48 мин – 17 ч 55 мин севернее Vuоратсу с неё выпустили четыре снаряда по шоссе и еще столько же по группе домов у берега.

Вечером спасатели продолжили работы на «Voima» и им удалось заделать несколько небольших пробоин в корпусе. Хотя к утру 30 декабря они практически полностью откачали воду, но имевшуюся в корпусе «Voima», крупную трещину заделать не смогли и из-за начавшегося ледостава. А потому заградитель пришлось оставить в месте посадки на камень с надеждой возобновить работы весной.*

* «Herkules» прибыл туда накануне вечером для буксировки минной баржи, но был срочно переключен для выполнения данной задачи. – Авт.

* Из-за окончания войны и оставления финнами региона, продолжили и завершили работы по подъему корабля летом 1940 года уже советские специалисты. – Авт.

Ледовая обстановка продолжала ухудшаться – вечером 27 декабря у Сортанлахти во льду потерял руль и с трудом добрался в Каннас небольшой буксирный катер «Löytö». Утром следующего дня в том же районе застряли во льду и остались на зимовку парусно-моторная шхуна «Aleksander» и моторный катер AV-100, а их экипажи сошли на берег.

Севернее устья реки Ляскелян-йоки остался на зимовку буксир «Vuij». Чтобы как-то продлить судоходство в тот же день мобилизовали ледокольный буксир «Valdhof I» и телефонограммой из штаба флотилии в 13 ч 45 мин его подчинили штабу в Куркийоки.



Пассажирский катер «Nikolaj»



«Syd» (бывший «Зюйд»)

29 декабря канонерская лодка «Aallokas» с 06 ч 40 мин до 12 ч 30 мин снова вела беспокорящий обстрел по пяти различным целям в районе Питкяранты. В том же районе она находилась и утром 30-го числа, однако из-за тумана у берега огонь не открывала, а из-за заканчивающегося угля ушла для бункеровки в Сортавалу, куда прибыла в 20 ч 30 мин.

Ровно в 10 ч утра 30 декабря тральщик «N.K. af Klercker» и катер КМ-36, получив на вооружение новые тралы типа MRK/3 and 4, вышли на учебное траление в район южнее Мауринсаари.

В 9 ч 55 мин утра следующего дня вышел приказ по флотилии о переходе «Aallokas» с «Vulcan», который должен был вести не окончивший ремонт заградитель «Kiviniemi», из Сортавала в Никкана, а оттуда в Раухала. Это связывалось с необходимостью полностью освободить док из-за усилившихся морозов (при оставлении в нем корабля, за зиму он мог выйти из строя). Вывод заградителя провели в спешке, даже не установив снятое вооружение.

В 20 ч 30 мин караван с трудом шел во льду вблизи Кельосаари. «Тармо» отправился в Раухала за двумя баржами, привлекавшихся к спасению «Voima» и, зайдя по дороге назад в Саммалахти, присоединить к каравану моторный катер «Esko», прибыть совместно в Ойтто.

Распределение мобилизованных катеров и моторных шлюпок по секторам и пунктам на конец декабря 1939 года выглядело следующим образом:

– сектор Валамо (Валаам): Никкана – 2 ед. на плаву и 7 – на берегу на зимовке; Раутаверья – 2 ед. на плаву и 1 – на берегу; Мёккериккё – 2 ед.; Никольский скит – 5 ед. (в их числе катер «Nikolaj» Валаамского монастыря); Ристисаари – 1 ед.; Валаам – 1 ед.; Мантси – 7 ед.;

– сектор Куркийоки: Куркийоки – 4 ед. на плаву и 1 – на берегу. Хейнясенмаа – 3 ед. на плаву и 1 – на берегу.; Кивисалми – 4 ед.;

– сектор Салми: Хуннукка – 1 ед.; Хаавус – 5 ед.; Таркиелланлахти – 1 ед.; Катискалахти – 13 ед.;

– сектор Яааккима: Келпя – 11 ед.; Ойтто – 1 ед.; Раухала – 1 ед. на плаву и 2 – на берегу;

– сектор Сортавала: Хакала – 3 ед.; Самматсаари – 1 ед. на плаву и 1 – на берегу; Хонкасало – 2 ед.; Пеллотсаари – 2 ед. на плаву и 2 – на берегу.; Хакала – 2 ед.; Кельосаари – 1 ед.; Пеллотсаари – 2 ед.;

– сектор Каннас: Сортанлахти – 1 ед. на плаву и 9 – на берегу.

Всего 102 небольших моторных плавсредства, но без вооружения.



«Aunus»

К концу декабря 1939 года общая численность поставленных финнами мин в озере достигла 264, из них, чуть более половины (133), от выставленных за всю войну (в 1940 г. из-за погодных условий мины не ставились), на счету заградителя «Yurjo».

Основную их массу составляли старые русские мины обр. 1908 года, на долю более совершенных – обр. 1912 года и разработанных финнами типа НМ/S приходилось не более

20 %. Эффективность постановок оказалась нулевой – советские корабли потерь от них не понесли.

В целом финнам, с начала войны, потребовалось чуть более месяца, чтобы без проблем провести мобилизацию и выполнить развертывание своих озерных сил.

В ходе минных постановок и обстрелов берега боевые потери, как впрочем и столкновений с кораблями советской Ладожской флотилии, отсутствовали. Не сильно досаждала и авиация, которая при практически полном отсутствии на флотилии ПВО (орудия и почти все пулеметы для стрельбы в воздух не предназначались) могла осложнить жизнь.

Все потери явились следствием навигационных или погодных причин. В целом число аварий оказалось достаточно велико, что говорит о слабой навигационной подготовке финских капитанов к действиям в условиях войны в зимнее время, но безвозвратных было немного (по одному заградителю и посыльному катеру и транспорту, потерянным перед войной) и на боеспособности оставшихся они особо не отразились.

Гибель одного теплохода и рыболовного мотобота не сказались и на интенсивности военных или гражданского перевозок. Более важным фактором становилась погода – усиление морозов и начавшийся ледостав грозили осложнить действия кораблей после нового года, а многие из них и вовсе пришлось вывести на зимний отстой до начала новой навигации.

Война во льду (1 января – 12 марта 1940 года)

1 января 1940 года в 11 ч «Aallokas» с «Vulcan» и «Kiviniemi» вышли из Никкана в Раухалу (второй из них уже 3 января в 13 ч 15 мин убыл оттуда обратно в Никкану). В 15 ч поступил приказ «Tarmo» убыть в 18 ч из Раухалы в Ванха Никкана за снарядами.

Утром следующего дня буксир «Aalto» вышел на Мантси, а в 6 ч 10 мин из Кивисалми ушел «Aunus» с баржами TVH-16 и TVH-17, прибыв с ними 3 января в 16 ч в Раухалу, где последние поставили на зимовку между Папинсаари и Саролансаари.

С начала года из-за ледовой обстановки в отстой в различных местах северной части озера вывели основную массу гражданских и малых боевых кораблей, судов и катеров.

Утром 4 января продолжились обстрелы Питкяранты: в 9 ч 17 мин – 9 ч 20 мин «Aallokas» и «Tarmo» с 37 кб вместе выпустили по городу 30 снарядов. «Vulcan» в то время, покинув бухту Мурсула, шел во льду южнее, между Вуоратсу и Ранкамонсаари.



«Valamon Luostari», в последствии «Сергей»

В 9 ч 55 мин примерно 1,5 км от последней точки вблизи канлюдки разорвались десять снарядов, вероятно выпущенных полевыми батареями Красной Армии. На «Vulcan» их калибр оценили как 120–150 мм. Повреждений и потерь при этом не было.

В 9 ч 58 мин шесть советских бомбардировщиков СБ-2 под прикрытием трех истребителей появились в секторе Салми. По кораблям, стоявшим в том районе, они не работали, но при пролете «Aallokas» выпустил 28, «Tarmo» 10 и «Vulcan» 4 снаряда.

4 января в 15 ч «Vulcan» получил приказ выйти из Никкана с заходом в Кельо к Мяки-сало. Спустя час служба радиоперехвата штаба флотилии прочитала советскую радиограмму, что 168-я стрелковая дивизия наблюдает движение нескольких финских кораблей вблизи Питкяранты. «Tarmo» в этот день вышел с Валаама, конвоируя транспорт «Valamon Luostari» с грузами из Никкана в Наутси и назад.

Утром 5 января пришел приказ уничтожить маяк Вуоратеу и снять систему навигационных знаков в Ранкамонсаари. Для выполнения задачи туда ушел «Vulcan». Поход проходил в тяжелых ледовых условиях, более того – в 19 ч 15 мин был поврежден киль, зацепившись за подводный камень у Пуутсаари между Кельо и Раухалой. На палубе образовалось две 40-см трещины, но пробойн корпус не получил и движение продолжили.

К 8 января ледовая обстановка продолжала стабильно ухудшаться – вблизи Мантси стояло сплошное поле плотностью от 15 до 25 см. В самой бухте местами оно достигало 40 см. В северной части Ладоги лед, толщиной 5–15 см, лежал практически повсеместно.

9 января в 17 ч 45 мин на «Aallokas» поступил приказ выйти с Никканы к Импииниеми, что он и сделал через 45 мин. В 22 ч 32 мин канонерская лодка прибыла на место, идя местами в 35-см льду. Около 1 ч 35 мин ночи следующего дня поход продолжили к деревне Тейса, оттуда корабль направился к Никкане, обстреляв по дороге в 7 ч утра 14 снарядами Питкяранту с дальней дистанции. В пункт назначения «Aallokas» прибыл в 9 ч 30 мин, причем кое-где лед уже доходил до полуметра.

В 15 ч «Tarmo» с «Valamon Luostari» убыли с грузами в Мёкериккё, а «Aallokas» доставил на Мантси амуницию, патроны и несколько лошадей. Приступив к разгрузке в 17 ч 30 мин, он намеревался затем идти в Никкану, но в 23 ч 30 мин на канлодку поступил приказ с рассветом перейти к о. Ритсисаари и быть готовой к обстрелу Питкяранты.

Сложные погодные условия и, вероятно, усталость команды начали играть злые шутки – в 2 ч 52 мин 11 января с «Aallokas» в штаб пришла радиограмма о наблюдении в 18 ч 20 мин вблизи Раутаверяйя на расстоянии в 10 км советского эсминца в камуфляже. Причем его видели до 21 ч, из-за чего канлодка отошла к Мунатсу. Здесь стоит напомнить об отсутствии в составе советской Ладожской флотилии в ходе «зимней» войны эсминцев, и вообще к тому времени она стояла на зимовке в южной части озера.

В 3 ч 15 мин «Aallokas» с трудом пробирался южнее Тиитанлуото в паковых льдах. В 8 ч 20 мин он находился вблизи Мантси. Но поскольку на его борту оставалось всего 11 т угля, то в 13 ч 40 мин, кораблю пришлось отправиться от Ритсисаари в Нииккану для пополнения запасов топлива, куда он и пришел в 22 ч 10 мин.

12 января в 5 ч утра «Aallokas» снова вышел в озеро, в 9 ч 20 мин он находился на пути к Импииниеми, а в 10 ч 10 мин с расстояния 4 км выпустил 33 снаряда по берегу юго-восточнее Пусунсаари вблизи Питкяранты.

В 11 ч 55 мин на подходе к Ритсисаари «Aallokas» атаковали пулеметным огнем и большими бомбами два советских самолета – бомбы упали на лед в 40 м от корабля, но потерь не было, хотя несколько пуль попали в борт и разбили ряд иллюминаторов.

Спустя чуть более часа (в 13 ч), его атаковало уже три самолета и пришлось отстреливаться из всего имеющегося на борту оружия. Орудия произвели 12 выстрелов, зато расход патронов к недавно установленным зенитным пулеметам превысил 2000 шт. Визуально наблюдалось попадание в один из самолетов и тот, выйдя из боя и сильно дымя, направился со снижением на юг.

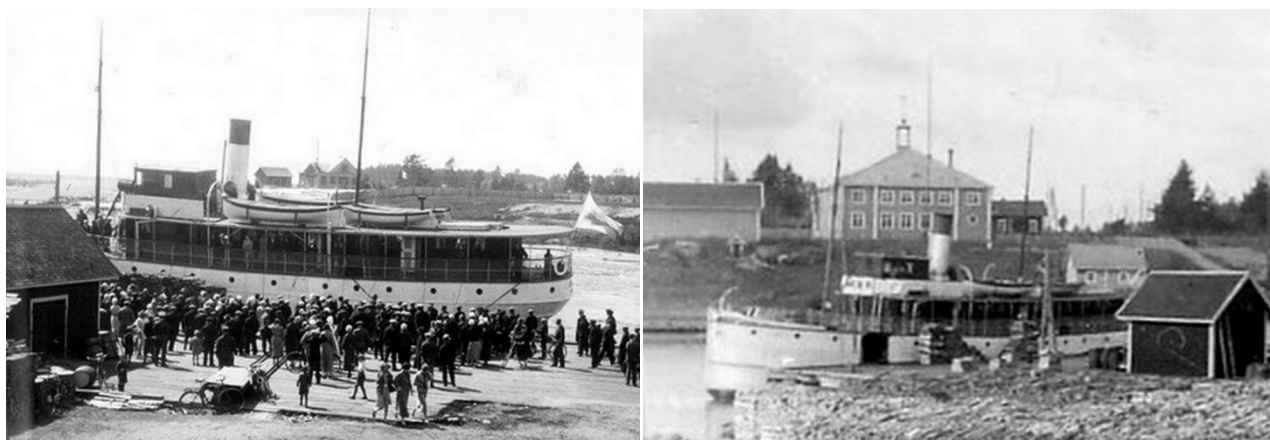
Немного приведя себя в порядок «Aallokas» около 18 ч 50 мин получил приказ выйти к Паавониеме, где, по сообщениям армейских отрядов, упал на лед и разломился ранее подбитый им самолет. Однако ледовые условия не позволили это выполнить и, около 9 ч 13 января, канлодка зашла в Никкану.

В 14 ч того же дня поступил приказ: «Tarmo» через час выйти из Никканы в Наутси для конвоирования транспорта «Otava» с грузом.

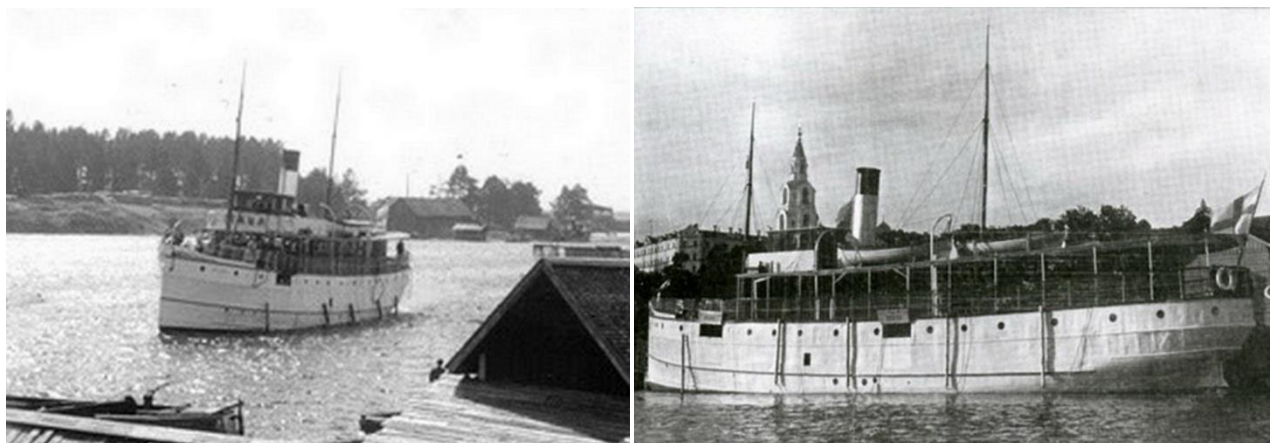
Утром 14 января этот конвой, следуя назад, должен был зайти в Раухала. Однако из-за приемки угля они вышли только в 16 ч, в 20 ч 10 мин прибыли в Наутси, а уже утром (в 5 ч 45 мин) 15 января отправились обратно.

К 16 ч в Раухала находились «Tarmo» и «Aunus», заградитель «Yrjö» и транспорт «Otava», причем «Tarmo» и «Yrjö» погрузили уголь.

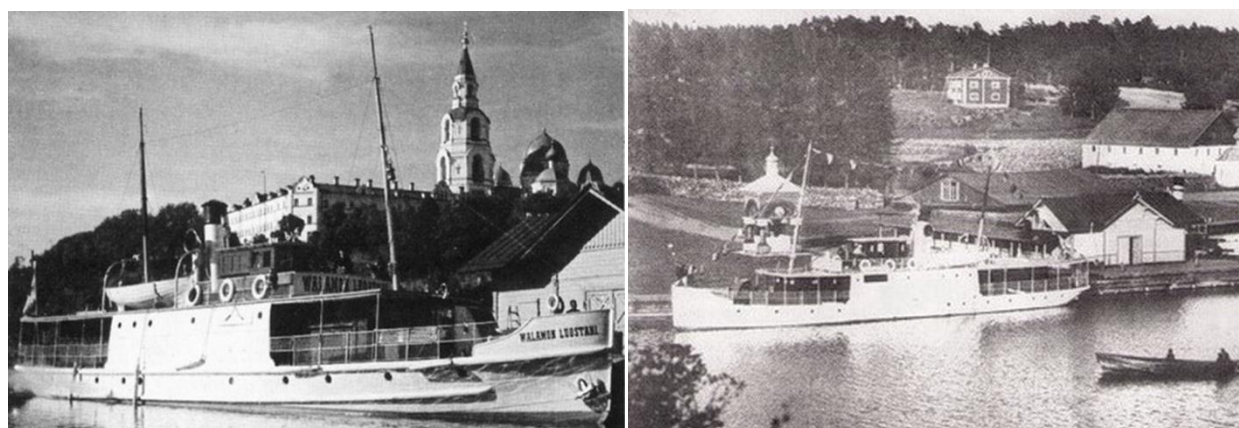
В районе Валаам – Раухала шла значительная подвижка льда, и выход из бухты в озеро представлял серьезную трудность. В 20 ч 15 мин, на помощь «Тармо» в проводке «Отавы» на острова, с Валаама к Раухала ушел «Ааллокас». В 22 ч транспорт застрял во льду вблизи Келшпя и ждал помощи.



Пароход «Otava» в 1936 г.



Пароход «Otava» на Валааме



Пароход «Valamon Luostari»

Утром 16 января «Тармо» шел к Хейнясенмаа за грузом амуниции в Нииккана. К 12 ч 45 мин «Отавы» сдрейфовал во льду к Сиикасари по пути на Валаам. К 17 ч 20 мин уже «Тармо» вблизи Келшпя застрял во льду, местами достигавшему 40 см.

В 18 ч 03 мин «Aallokas», оков лед вокруг транспорта «Otava», смог продолжить с ним движение, спустя чуть более 20 минут он помог «Tarmo» и все три пошли к Никкане. В 22 ч 10 мин последний отстал и пошел отдельно южнее Мёкериккё, а в половине первого ночи 17 января «Aallokas» и «Otava» наконец прибыли на Валаам.

Этот день ознаменовался окончательным установлением ледового покрова в финской части Ладожского озера. В результате могли выходить в него менее десяти кораблей, имевших ледовое усиление корпуса. Прочие находились на зимовке, а экипажи сошли на берег.

17 января в 3 ч утра «Aallokas» ушел в озеро и через четыре часа прибыл в Мантси. В 8 ч 30 мин «Tarmo» вышел в Хейнясенмаа (прибыл в 11 ч) во льду толщиной 15–20 см, а через десять минут из Мантси ушел «Aallokas», прибыв в 10 ч 45 мин в Никкану. На этом переходе толщина льда не превышала 10 см.



Замаскированная «Vakava» (бывший «Петр»)

В 13 ч он отправился в Раухалу, в 17 ч находился в Келпянниemi, а в 20 ч 07 мин, продолжая переход, канлодка с трудом шла в тяжелом льду толщиной до 40 см. Забрав с берега 12 больных для перевозки в госпиталь на Мантси, «Aallokas» в 22 ч 15 мин покинул Раухалу.

В 22 ч 30 мин оставил Раухалу и «Tarmo», имея горизонтальную пробоину шириной 10 см, у ватерлинии полученную при столкновении с льдиной. Но попадание воды внутрь корпуса было невелико.

К вечеру 17 января дислокация оставшихся в кампании кораблей была следующая: «Aallokas» и «Tarmo» находились в озере, там же вблизи Валаама находился и «Otava»; «Aunus» стоял в Ойтто, «Vulcan», «Yrjö» и «Kiviniemi» – в Раухале (все четыре под парами); «Valamon Luostari» готовился к выходу с Валаама; буксиры «Aalto» и «Waldhof I» работали в озере, а транспорт «Vakava» выполнял прибрежный рейс у Куркийоки. Лед в районе Валаам – Мантси достигал 35–40 см. Температура воздуха утром на Валааме была -30° , в Раухала и Мантси -37° мороза.

В те дни, буксир «Waldhof I» выполнил ряд рейсов из Сортанлахти с боеприпасами, продуктами, подкреплением и почтой к о. Коневец, вблизи которого он к 18 января вмёрз в лед и команда замаскировала судно лапником. Пробыв несколько дней на борту и не дождавшись помощи, она 23 января по приказу командира Э. Копонена сошла на берег, где оставалась до весны. Спустя несколько дней подвижки льда повредили корпус и к концу января, оставшись без присмотра, буксир утонул в месте стоянки.

18 января в 4 ч утра «Aallokas» прибыл в Раухала, в 8 ч 30 мин он покинул ее, прибыв в 16 ч 30 мин того же дня в Никкану.



Минный заградитель «Yrjö»

Под утро (в 4 ч 45 мин) следующего дня канлодка шла во льду до 20 см толщиной, находясь в 5 км от Мантси. В 10 ч 30 мин она прибыла в Никкану, в 12 ч 05 мин вышла в озеро, а в 18 ч 30 мин находилась в Раухале. К тому времени на расстояние 5–6 км от Мантси имелись торосы льда и снега толщиной местами до 3 м. В таких условиях даже ледокольные суда работать не могли и вскоре судоходство полностью прекратилось.

20 января, в одном из последних рейсов, «Aallokas», вышедший в 16 ч 37 мин 19 января в Никкану, подвергся в 9 ч 30 мин утра (за час до прибытия туда) атаке одиночного бомбардировщика, но потерь и повреждений снова не имел.

На следующий день в 13 ч 30 мин на «Aallokas» пришло распоряжение о совместном переходе с «Tarmo» в район Келшпя, где должны они были остаться на зимовку. Покинув Никкану в 17 ч 30 мин, они в 22 ч 30 мин прибыли в район Мустасаари.

Этим походом фактически и завершилось участие флотилии в «зимней» войне. Хотя на следующий день финны понесли первую и единственную в кампании боевую потерю.

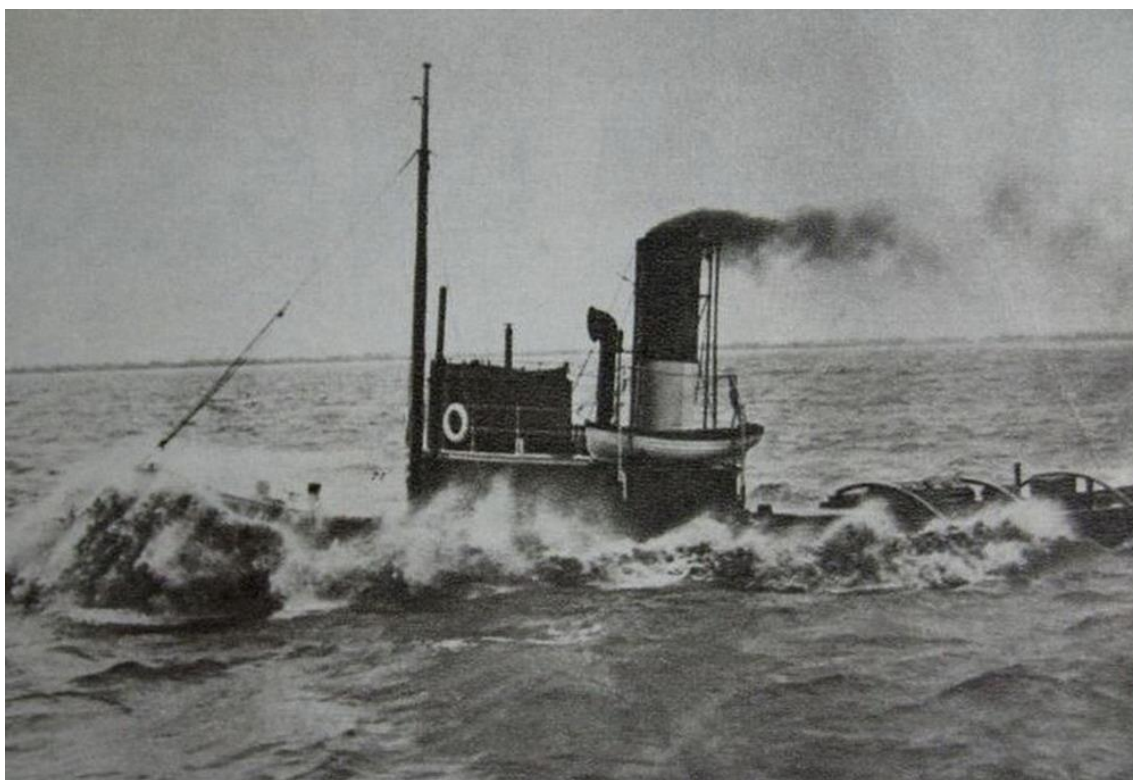
22 января в 11 ч 40 мин в Монастырской бухте на о. Валаам при налете советских бомбардировщиков СБ-2 из состава 41-й эскадрильи Ладожской флотилии, от четырех сбро-

шенных бомб выгорел и в 13 ч 25 мин затонул на глубине 7–9 м транспорт «Valamon Luostari». При этом его мачта на метр возвышалась над водой.

Одна из бомб взорвалась на расстоянии 1–2 м от борта, вторая – попала в корму и разбила рулевое управление, а третья – угодила в носовую часть. В результате образовались вздутия палубы и борта. Большинство команды находилось на берегу, а потому и потерь она не понесла. Все, что удалось спасти – только судовую книгу.



«Aunus» и «Ytjö» в финском флоте



Финский буксир на Ладоге в 30 е гг.

24 января канлодки «Aallokas» и «Tarmo» вставшие в узости у о. Петяясаари на входе в залив, ведущий к Лахденпохья начали окрашивать в зимний камуфляж. С них выгрузили на берег все лишние грузы и топливо, оставив лишь самое необходимое и сокращенный экипаж. На берегу установили выделенные армейцами две 40-мм зенитки для прикрытия от авианалетов. Одновременно на «Aallokas» начали чистку котлов.

2 февраля с 12 ч 25 мин до 15 ч 35 мин оба корабля попали под ряд авианалетов. СБ-2 41-й эскадрильи заходили волнами группами по 2–4 самолета (в сумме финны насчитали их 12). Однако отбомбились они неудачно, лишь разбив лед в месте стоянки. Правда одна бомба разорвалась примерно в 10 м от борта «Aallokas». Повреждений тот не получил, но несколько человек на палубе получили легкие ранения разлетевшимися осколками. В то же время советские летчики сообщили о повреждении транспорта и прямом попадании в портовые сооружения.

8 февраля самолеты той же эскадрильи неудачно бомбили суда, зимовавшие в Монастырской бухте Валаама.

До конца войны новых происшествий со стоявшими на зимовке финскими кораблями и гражданскими судами не произошло – основная масса (не считая утонувшего от ледовых повреждений «Waldhof I») к моменту перемирия осталась в местах отстоя, а многие катера и вовсе для безопасности их деревянных корпусов подняли на берег.

Последние дни финской флотилии (13–22 марта 1940 года)

13 марта 1940 года в 10 ч из Хельсинки пришло распоряжение из-за заключения мирного договора и грядущего оставления приладожских земель срочно готовиться к затоплению стоявших в разных местах кораблей и судов. Для сравнения: штаб советской флотилии получил приказ Ставки Военного Совета о заключении мира в 6 ч 15 мин 13 марта, с сообщением о прекращении боевых действий с 12 ч следующего дня.

Уже в 9 ч 30 мин 14 марта финский министр обороны отменил собственный приказ, распорядившись оставить все, что невозможно увезти на плаву, из строя не выводить, а снять лишь только вооружение.

Эту информацию передали по телефону капитану Оянне в Сортавалу и лейтенанту Карстену в Раухалу, однако в ряде мест уже приступили частично выполнять первый приказ.

Так на Валаама пароход «Sergei» и буксир «Aalto» затопили в Монастырской бухте, транспорт «Otava» – в Никкане (в бухте Никоновская) на глубине 15 м, а катер «Nikolaj» сожгли на берегу у Никольского скита.

Стоявшие в архипелаге и вмержшие в лед старый пароход «Sofia» и баржу «Walamo» финны при уходе с островов 17 марта бросили и через два дня их взяли советские войска. На берегу в исправном состоянии остались паровой катер «Sukkela» и свыше 20 небольших деревянных катеров и мотолодок.

14 марта, вблизи дока на Хаавусе, в месте зимовки, после подрыва, затопили несамоходную землечерпалку-элеватор «Laatoka», грузопассажирские пароходы «Pitkäranta» и «Voima», буксир «Ahti» и паровые катера «Astra» и «Töysä», а также посыльный катер шлюпки SP-17.

Утром следующего дня любые попытки уничтожения кораблей или имущества прекратили и, сняв оставшееся вооружение, колонна моряков став на лыжи отправилась из Лахденпохья в Савонлинну, куда и прибыла 20 марта.

Все прочие военные и часть гражданских плавсредств достались советским войскам неповрежденными, занявшим 20–22 марта 1940 года оставленные территории. Правда лейтенант Карстен попытался уничтожить в Раухале военные корабли, но выполнить свой замысел он не сумел и те достались в советские руки на плаву.

Наиболее организованно проходила эвакуация минной базы, о ходе работ на которой известно практически по часам. Так, еще накануне заключения мира с СССР, в 10 ч 13 марта, по распоряжению командующего флотилией капитан-лейтенанта Копонена, на базе в Ойтто начали разгрузку хранилища и перевозку имущества на станцию Хууханмяки.

14 марта в 8 ч утра приступили к освобождению капсюльной кладовой – капсулы вместе со взрывателями мин топили в озере, а минные столы, телефоны и измерительные приборы упаковали для транспортировки. В 11 ч пришла грузовая автомашина, начавшая вывоз

имущества из хранилища. Через два часа пришел приказ о затоплении мин хранившихся в трех баржах (одна из них, «Doris») в озере.



Землечерпалка «Laatoka» затопленная финнами 14 марта 1940 г.



Паровой катер «Astra»

Для выполнения этой тяжелой задачи с Кельпя прибыло 50 человек, которые вели работу без перерывов всю ночь. Одновременно в спешке шла разгрузка хранилища, из которого всё наиболее ценное имущество упаковали и увезли.

К 16 ч 15 марта разгрузили минные баржи, а мины, их предохранительные устройства и рога также утопили, как и имевшиеся на одной из барж шесть барабанов троса. Траловое оборудование увезли на станцию Хууханмяки для погрузки на поезд. К 17 ч 50 мин хранилище полностью опустело.



«Металлист» (бывший «Виіј», будущий «Эрки») захвачен финнами 5 декабря 1941 г.

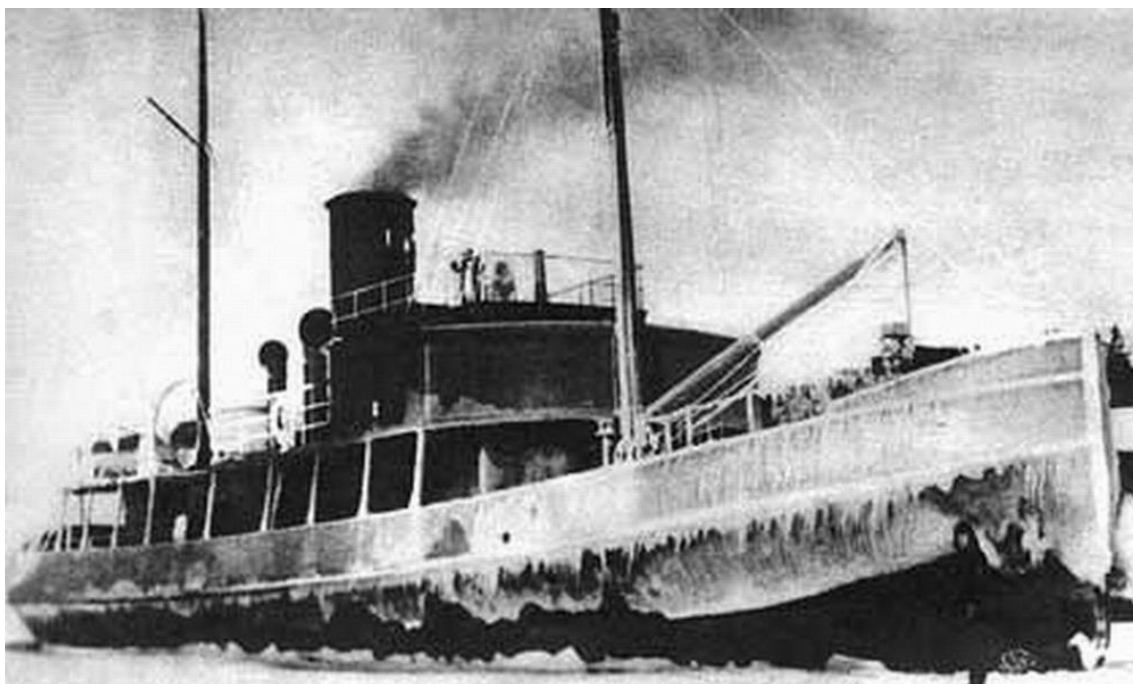
16 марта в 8 ч закончилась упаковка казарменной и кухонной утвари. Личный состав укладывал имущество и готовился к убытию из хранилища. В 14 ч его погрузили на машину и две конные подводы, а еще через полчаса остров-хранилище был оставлен и его финский гарнизон двинулся на север.

Стоявшие в заливе Ярсева три минные баржи финны бросили на отмели. Из-за зимнего времени и развития событий после заключения мира из состава флотилии удалось вывезти вглубь страны лишь четыре моторных лодки и 60 моторов снятых с других.

С 18 марта 1940 года отряды моряков советской Ладожской флотилии, действовавшие на сухопутье, начали занятие оставленных финнами островов в северной части озера. Утром 19 марта на о. Валаам они взяли восемь разбездных катеров без моторов, четыре баркаса без моторов и столько же требующих ремонта буксиров и баржу.

В этот же день была занята Сортавала, а утром 22 марта – Лахденпохья. Наступил мир. Финская флотилия на озерах прекратила свое существование. Причем за весь период войны, несмотря на определенные навигационные потери и редкие столкновения с противником, боевых потерь практически не было, за исключением единственного погибшего от налета советской авиации на Валааме старого транспорта «Valamon Luostari».

Противостоявшая советская Ладожская флотилия в ходе боев потеряла три тральщика (№№ 30, 32 и 37) и два сторожевых катера (Р-413 и Р-416). Однако финские корабли к этому не имели отношения и большая часть потерь, как и у финнов, связывалась с навигационными причинами.



«Aallokas» в советском флоте «Шексна»



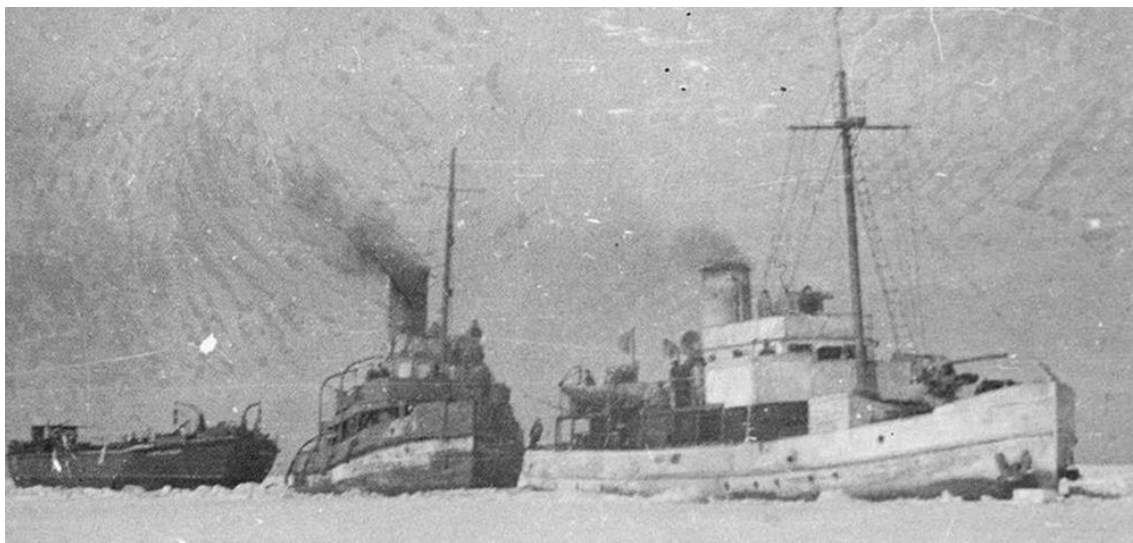
«Свеа» взят финнами на озере Пиа в 1941 г.

Новые хозяева территории, после схода льда, приступили к подъему затопленных и ремонту брошенных кораблей и судов. Всем им, в той или иной степени, придется через год с небольшим, участвовать в новой войне, а некоторые в ходе боевых действий даже вновь поднимут финские флаги, но это совершенно другая история.

Интересно отметить, что долгое время после окончания Великой Отечественной войны (по некоторым сведениям до конца 1980-х гг.) в Монастырской бухте архипелага Валаам на малой глубине находились так и не поднятые корпуса пароходов «Sofia», «Valamon Luostari» и баржи «Walamo».

Их остатки никому не мешали и были разобраны, вероятно, уже в наше время жадными к бесхозному «железу» металлстами. Корпус минной баржи «Doris», которая попала к финнам летом 1941 года и была брошена осенью 1944 года при окончательном уходе фин-

ских войск с озера просуществовал до XXI века и ее остатки можно было видеть на берегу даже летом 2010 года. В последние годы вероятно и их разобрали на металл.



«Шексна» (бывший «Aallokas») и «Орел» на Ладоге



Останки «Doris» летом 2010 г.



ТШ-100 – корабль-памятник

До наших дней из героев статьи дожил один «Aunus» (в составе советского флота под обозначениями: с 24.08.1940 по 03.08.1941 г. – УК-100; с 21.10.1944 г. – Т-100), в качестве памятника советской Ладожской флотилии, установленный в Новой Ладоге.

Примечания:

Бережной С.С. и др. Корабли и вспомогательные суда ВМФ СССР (1928–1945). М.: Воениздат, 1988.

Гайдук А. Лапшин. Р. Военно-морские силы Прибалтийских республик. 1918–1940 гг. СПб., 2009.

Дашьян А. Корабли Второй мировой войны. ВМС Польши и стран Скандинавии (Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии). Серия «Морская коллекция». 2005. № 3 (72).

Дашьян А. и др. Флоты Второй мировой. М.: Коллекция; Яуза; Эксмо, 2009.

Лапшин Р.В., Коробейников А.В. Забытый военный флот России. Ижевск, 2013.

Петров П.В., Степаков В.Н. Советско-финляндская война 1939–1940. Т. 1. СПб., 2003.

Петров П.В. Военно-морские силы Финляндии 1918–1939 гг. // Тайфун. 2000. № 4.

Петров П.В. Ладожская военная флотилия в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Тайфун. 2001. № 1.

Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г. СПб., 1908.

Список речных паровых судов Российской Империи по переписи 1912 г. СПб., 1914.

All the World's Fighting Ships 1922–1946. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1980.

Joutsen J. Leijonalippu Laatokalla. 1918–1939 // Laiva. 2010. № 4.

Kuujo E. Laivat Latokalla. 1987.

Koponen P. Laatokka Karjalan meri. 1986.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1921. 1922.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1922. 1923.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1939. 1940.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1940. 1941.

Suomen Laivasto Sodassa 1939–45. 1988.

<http://heninen.net/laatokka-war/saukko/>

<http://kotisivut.fonet.fi/~aromaa/Navygallery/index.html>

<http://sa-kuva.fi/>

References:

Berezhnoj S.S. i dr. Korabli i vspomogatel'nye suda VMF SSSR (1928–1945). М.: Voenizdat, 1988.

Gajduk A. Lapshin. R. Voенно-морские силы Pribaltijskih respublik. 1918–1940 gg. SPb., 2009.

Dash'jan A. Korabli Vtoroj mirovoj vojny. VMS Pol'shi i stran Skandinavii (Da-nii, Norvegii, Shvecii i Finljandii). Serija «Morskaja kollekcija». 2005. № 3 (72).

Dash'jan A. i dr. Floty Vtoroj mirovoj. М.: Kollekcija; Jauza; Jeksmo, 2009.

Lapshin R.V., Korobejnikov A.V. Zabytyj voennyj flot Rossii. Izhevsk, 2013.

Petrov P.V., Stepakov V.N. Sovetsko-finljandskaja vojna 1939–1940. T. 1. SPb., 2003.

Petrov P.V. Voенно-морские силы Финляндии 1918–1939 гг. // Tajfun. 2000. № 4.

Petrov P.V. Ladozhskaja voennaja flotilija v sovetsko-finljandskoj vojne 1939–1940 гг. // Tajfun. 2001. № 1.

Spisok rechnyh parovyh sudov Evropejskoj Rossii po perepisi 1906 g. SPb., 1908.

Spisok rechnyh parovyh sudov Rossijskoj Imperii po perepisi 1912 g. SPb., 1914.

All the World's Fighting Ships 1922–1946. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1980.

Joutsu J. Leijonalippu Laatokalla. 1918–1939 // Laiva. 2010. № 4.

Kuujo E. Laivat Latokalla. 1987.

Koponen P. Laatokka Karjalan meri. 1986.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1921. 1922.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1922. 1923.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1939. 1940.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1940. 1941.

Suomen Laivasto Sodassa 1939–45. 1988.

<http://heninen.net/laatokka-war/saukko/>

<http://kotisivut.fonet.fi/~aromaa/Navygallery/index.html>

<http://sa-kuva.fi/>

УДК 94(480)

Финская Ладожская флотилия в «зимнюю» войну (ноябрь 1939 – март 1940 гг.)

Роман Витальевич Лапшин

Независимый исследователь, Запорожье, Украина

Аннотация. О формировании и боевых действиях советской Ладожской военной флотилии в ходе так называемой «зимней» советско-финской войны 1939 – 1940 годов в отечественных публикациях рассказывалось неоднократно. О действиях противника – финских военно-морских сил на озере известно меньше, к тому же публикации наряду с рядом ошибок по структуре и численности сил, не освещали участие их в боевых действиях, причины и действительное количество потерь, а также влияние финской флотилии на ход боев на озере. Если ориентироваться только на эти публикации, создается впечатление, будто из-за зимнего периода войны и раннего ледостава финские корабли не принимали серьезного участия в событиях и не оказали влияния на ход борьбы – однако это не так. Как развивались события и к чему они привели, и рассказывается в предлагаемой публикации.

Ключевые слова: Финляндия, Зимняя война, Ладожское озеро, военная флотилия, боевые действия.