

# **ВОЙНА и МЫ**

**ВОЕННОЕ ДЕЛО ГЛАЗАМИ ГРАЖДАНИНА**



**СЕРГЕЙ БУЛДЫГИН**

**МООНЗУНД  
1941**

**«РУССКИЙ СОЛДАТ  
СРАЖАЕТСЯ УПОРНО И ХРАБРО»**

МОСКВА  
«ЯУЗА»  
«ЭКМО»  
2013

УДК 355/359  
ББК 68  
Б 90

Разработка дизайна серии *Петра Волкова*

Оформление переплета *Юрия Щербакова*

**Булдыгин С. Б.**

Б 90 Моонзунд 1941. «Русский солдат сражается упорно и храбро...» / Сергей Булдыгин. — М. : Яуза : Эксмо, 2013. — 400 с. — (Война и мы).

ISBN 978-5-699-68271-3

Героическая оборона Моонзундских островов осенью 1941 года гораздо менее известна, чем легендарная битва за Моонзунд Первой Мировой войны, прославленная романом В. Пикуля и одноименным фильмом, — однако красноармейцы и краснофлотцы сражались за этот архипелаг так же доблестно, как их отцы и деды. Несмотря на двукратный численный перевес (две гитлеровские дивизии против нашей стрелковой бригады), противнику потребовалось полтора месяца, чтобы сломить сопротивление советских войск — и это в разгар Битвы за Ленинград, когда Вермахт бросал в бой последние резервы, каждый батальон был на счету, судьба города висела на волоске и две дивизии могли решить исход штурма...

Правда ли, что защитники Моонзунда, стоявшие насмерть в глубоком немецком тылу, спасли Ленинград? Знаете ли вы, что именно с этих островов наша дальняя авиация в августе 41-го впервые бомбила Берлин (хотя Геринг клялся, что «ни одна бомба никогда не упадет на столицу Рейха»)? Стоит ли верить немецким отчетам по итогам боев за Моонзунд, утверждавшим, что «русский солдат сражается упорно и храбро, однако командование, как и везде, оказывается несостоятельным»? И можно ли было эвакуировать Моонзундский гарнизон, чтобы избежать чрезмерных потерь?

УДК 355/359  
ББК 68

ISBN 978-5-699-68271-3

© Булдыгин С.Б., 2013  
© ООО «Издательство «Яуза», 2013  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2013

*Мы отдали обороне о. Эзель все свои способности и старания. Использовали все возможности, зависящие от нас, для того чтобы отстоять честь нашей Великой Родины и партии Ленина — Сталина. Подавляющая масса наших бойцов, командиров и политработников бесстрашно и умело уничтожала фашистских гадов, доказав этим свою преданность коммунизму. Советский народ может гордиться и вспоминать о героической борьбе защитников о. Эзель<sup>1</sup>.*

*Командант БОБР КБФ  
генерал-лейтенант Елисеев  
Военный комиссар БОБР КБФ  
дивизионный комиссар Зайцев  
6.10.41*

## **ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ И ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ОСТРОВОВ МООНЗУНДСКОГО АРХИПЕЛАГА**

Моонзундский архипелаг получил свое название<sup>2</sup> от пролива, который в свою очередь обязан своим названием острову Моон (Муху). Этот пролив отделяет острова от западного материкового берега Эстонии. В состав архипелага входят крупные острова<sup>3</sup>: Сааремаа (Эзель), Хийумаа (Даго), Муху (Моон), Вормси (Вормс), а также многочисленные более мелкие острова, расположенные между Финским и Рижским заливами. Их общая площадь превышает 4000 кв. км, что составляет одну десятую долю площади всей территории Эстонии. Протяженность Моонзундского архипелага с севера на

---

<sup>1</sup> ЦВМА РФ. Д. 670. Л. 18.

<sup>2</sup> Иногда их также называют — Западно-Эстонские острова или (в основном — немцы) Балтийские острова.

<sup>3</sup> Порты юго-западной части Финского залива и восточного побережья Балтийского моря, Мухувэйн (справочные материалы) — Лн., 1939.

юг — 150 км, а с востока на запад — 110 км<sup>1</sup>. Географические названия на островах и водном районе показаны на карте 1.

Значительная часть островов покрыта лесом (преимущественно сосной). Повсюду растёт, местами сплошной массой, низкорослый причудливой формы можжевельник. Почва в большинстве песчаная с камнем, плотная известковая подстилка лежит близко к поверхности, что в связи с плоским характером рельефа привело к значительному развитию заболоченности. Это, а также наличие в качестве подпочвы известняка затрудняет ведение полевых фортификационных работ.

Берега островов преимущественно пологие, на мысах — песчаные с галькой, а в бухтах лугового типа. Крутые скалистые берега встречаются лишь в немногих пунктах. На северном берегу западного выступа острова Хийумаа выделяется моренный холм высотой до 70 м. В северо-западной части острова Сааремаа в районе мыса Панга параллельно берегу поднимается терраса высотой 40—50 м и протяженностью до 40 км.

Внутренний водный район архипелага расположен на стыке средней части Балтийского моря, Финского и Рижского заливов и отделяет острова Сааремаа и Хийумаа от материкового эстонского побережья. Он изобилует многочисленными островами и подводными опасностями. Границами водного района являются: на севере — линия мыса Тахкуна — остров Осмуссаар, на юге — параллель мыса Кюбосаар на острове Сааремаа.

Район делится на составные части:

а) проливы Харикурк (между островами Хийумаа и Вормси) и Воосикурк (между островом Вормси и ма-

---

<sup>1</sup> *Матвеев А. И.* В боях за Моонзунд. — М., 1957. Книга на сайте: [militera.lib.ru/h/matveev\\_ai/index.html](http://militera.lib.ru/h/matveev_ai/index.html)

териком) составляют северный вход в район, соединяющий его с Финским заливом;

б) центральная часть водного района с фарватером Суурвейн (Большой Зунд);

в) плес Кассарский, отделяющий район от центральной части на запад и непосредственно охваченный побережьями островов Сааремаа, Хийумаа и Муху;

г) пролив Соэл (Соэлозунд), соединяющий Кассарский плес с Балтийским морем;

д) пролив Виирекурк, между материком и островом Муху — южный вход в водный район, соединяющий его с Рижским заливом.

Водный район в навигационном отношении может быть отнесен к «шхерным». Большинство подводных опасностей состоит из песка и известнякового щебня. Как и во всяком шхерном районе, плавание кораблей внутри водных пространств района возможно преимущественно по фарватерам, только Центральный и Кассарский плесы допускают маневрирование легких сил. Острова архипелага окружены отмелями, подводными камнями и рифами. Их побережье не имеет значительных по протяженности участков, удобных для высадки морских десантов.

По водному району проходят следующие главнейшие фарватеры:

1. Фарватер Суурвейн (Большой Зунд) — продольный сквозной фарватер с севера на юг, ведет внутренней частью водного района из Финского залива в Рижский. Избирая путь этим фарватером, корабль входит через пролив Харикурк и далее проходит сначала через центральную глубоководную часть района и затем проливом Виирекурк. Часть этого фарватера, проходящая через центральную глубоководную часть и через мелководный район, была углублена землечерпанием до 7,5 м. Этим каналом, первоначально углубленным до 7,9 м, во время

Первой мировой войны пользовались линкоры «Слава» и «Гражданин» (осадка около 7,9 м) и крейсера «Баян», «Адмирал Макаров», «Аврора» и «Диана» (осадка около 6,5 м). До 1939 года постоянная глубина канала землерепанием не поддерживалась.

Огражденным южным выходом из центральной части в пролив Виирекурк является 4,6-метровый фарватер между островом Муху и Кумарским рифом. Таким образом, к 1939 году проход через Суурвейн сквозным огражденным фарватером был доступен лишь для кораблей с осадкой в 4,6 м и меньше. Кроме указанного выше входа из Финского залива на центральный плес водного района, возможен вход на него через 4,3-метровый фарватер Воосикурк.

Возможность сквозного прохода из Финского залива в Рижский существовала через несколько фарватеров. С севера до центральной части водного района или проливом Харикурк (через Вормский рейд) с глубинами 9—10 м, или 4,3-метровым фарватером Воосикурк. Через центральную глубоководную часть водного района (глубины 7,6—8,2 м) — без всякого ограждения или после его нового обследования и обвехтования по 7,5-метровому углубленному каналу. Через мелководную южную часть в районе Кумарского рифа (Кумарурифф), или по огражденному 4,6-метровому фарватеру. В случае обвехтования — по 7,5-метровому углубленному, так называемому Кумарскому каналу. По проливу Виирекурк (глубины 11—14 м). После обвехтования 7,5-метрового фарватера сквозной проход из Финского залива в Рижский делался доступным для крейсеров, легких крейсеров, малых броненосцев, а после доведения глубины — до той, которая была в Первую мировую войну. Подводные лодки могли проходить этим путем лишь в надводном положении.



2. Фарватер Воосикурк (Нукке-Вормский) ведет из Финского залива в центральную часть внутреннего водного района между островом Вормси и материком (полуостровом Наороотси) и имеет наибольшую глубину 4,3 м. Первоначально фарватер был углублен до 4,8 м и имел ограждение. От него отделяется восточное ответвление с наименьшей глубиной 3,0 м, ведущее к порту Хаапсалу.

3. Проход из центральной глубоководной части на плес Кассааре-лахт. Проход возможен по глубинам порядка 5,0—5,5 м.

4. Фарватер в проливе Соэлосунд. Пролив между островами Хийумаа и Сааремаа называется Соэлосунд. По нему ведет искусственный углубленный 4,8-метровый фарватер. По этому фарватеру в Рижский залив выходили русские подводные лодки типа «Барс» (осадка 3,9 м), английские типа «Е» (осадка около 4 м) и эсминцы типа «Сибирский стрелок» (осадка 3,4 м). По нему же в 1917 году прорвались на плес Кассааре-лахт германские эсминцы типа «В» и «Г» (осадка около 3,5 м).

На острове Хийумаа находилось несколько пристаней и малых гаваней. На восточном побережье полуострова Тахкуна (Симпернес) имелась пристань Лехтма. К ней в 1916—1917 годах была подведена узкоколейная дорога от артиллерийской батареи. Самым крупным населенным пунктом острова являлось селение Кярдла. В нем находилась суконная фабрика. Кярдла являлся узловым центром грунтовых дорог острова. На восточном берегу Хийумаа находилась гавань Суурсадам (Тифенхафен). Напротив центрального плеса Мухувейна было расположено селение Хельтермаа с пристанью. С ней поддерживалось сообщение с портом Хаапсалу (летом водным транспортом, зимой — по льду, на санях). Во время Первой мировой войны в Хельтермаа находился склад боеприпасов. На южной оконечности острова находи-

лась гавань Сыру (Серро). Через эту гавань осуществлялось на шлюпках сообщение с островом Сааремаа, через пролив Соэла. В годы независимости Эстонии большая часть сооружений порта была разрушена. Портовое оборудование гаваней и пристаней было запущено и требовало восстановительных работ.

К материковому берегу подходили две железные дороги: одна с широкой колеей к Хаапсалу и Рохукюла и одна узкоколейная к Виртсу. Порт Хаапсалу состоял из Новой и Старой гаваней. Новая гавань была расположена на севере города. К причалу могли подходить корабли с осадкой не более 3,5 м. Старая гавань использовалась для судов с осадкой 1,5 м. Современные корабли классом эсминцев и выше к причалам Хаапсалу подходить не могли и оставались на рейде. Город Хаапсалу имел население до 5 тыс. чел. и был связан с портами Таллин и Рохукюла ширококолейной железной дорогой (1,524 м) и шоссейной дорогой. Такая же дорога связывала город с Виртсу. На железнодорожной линии Таллин — Хаапсалу находилась самая мощная из электростанций Эстонии — Элламаа, работающая на торфе. В конце Первой мировой войны в Хаапсалу находились главные интендантские склады. Город был связан телеграфной и телефонной связью с центральной сетью Эстонии, а при помощи подводных кабелей с островами Моонзунда и с островом Осмуссаар. Во время Первой мировой войны к юго-западу от Хаапсалу была создана база для эсминцев в Рохукюла.

Паромной переправой для автомобилей остров Муху был соединен с островом Виртсу. На его западном берегу находился одноименный порт, который состоял из Новой и Старой пристаней. Использовалась первая, к ней подходил рельсовый путь. Виртсу был соединен узкоколейной веткой Виртсу — Рапла с узкоколейной дорогой Пярну — Таллин.

Осенью 1940 года, согласно приказу НК ВМФ № 00246 от 30 марта 1940 года, была создана комиссия, которая разработала «основные соображения по обороне островов Эзель, Даго, Моон и Вормси»<sup>1</sup>. Председателем комиссии был назначен командир 3-й осбр полковник Гаврилов. Вышеуказанной комиссией были разработаны предложения для улучшения в целях более успешной обороны островов их



Командир 3-й осбр  
полковник П.М. Гаврилов

инфраструктуры. Для обеспечения быстрой переброски войск с материка необходимо было, по мнению комиссии, реконструировать пристани в Виртсу, Куйвасту, Рохукюла и Хелтермаа. Для обеспечения возможности маневра силами между островами необходимо было установить регулярное сообщение через пролив Соэлозунд. Для этого надо было реконструировать пристани Трииге и Эммасте, а также углубить фарватер для похода самоходных паромов с 3—4 грузовыми автомобилями<sup>2</sup>.

Вокруг Моонзундских островов имелось несколько аэродромов. Сухопутные аэродромы находились в Хаапсалу (25—30 самолетов), Пярну (40—50 самолетов), Курессааре (25—30 самолетов), Вильянди (25 самолетов), Таллине, Раквере, Ягала, Риге. Морские аэродромы и посадочные посадки имелись в Хаапсалу, Пярну, на острове Абука (у Курессааре), в Таллине и Риге.

<sup>1</sup> ЦВМА РФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 710.

<sup>2</sup> Там же. Л. 6.

Население острова Сааремаа в 1939 году составляло 57 000 чел., Хийумаа — 17 000 чел. По национальному составу подавляющее большинство эстонцев, некоторое количество шведов и до 1940 года — немцев. Наиболее крупными населенными пунктами являлись на Сааремаа — Курессааре (Аренсбург), на Хийумаа — Кярдла. Город Курессааре имел население около 5 тыс. чел. Застроен был деревянными домами. Ориентиром являлся древний замок, окруженный парком и остатками крепостных валов и рвов. Население занималось мелкой торговлей и рыболовством. В летнее время Курессааре являлся курортом (располагал тремя грязелечебницами). Город экспортировал сельскохозяйственную продукцию, рыбу и скот, импортировал соль, железо, горючее. Во время Первой мировой войны в Курессааре размещался штаб Моонзундской позиции. В западной части острова Сааремаа располагался крупнейший населенный пункт — Кихельконна. Он был связан с Курессааре автомобильной дорогой, телеграфной и телефонной линиями.

На островах железных дорог не было. Исключением являлась ветка между городом Курессааре и его пристанью Ромассаар. Во время Первой мировой войны имелись узкоколейные ветки у некоторых артиллерийских батарей. Комиссия, работавшая осенью 1940 года, рассмотрела предложения по строительству железной дороги на Сааремаа. Оно было признано нецелесообразным. Узким местом такой дороги являлась специальная железнодорожная паромная переправа, работу которой могла нарушить авиация противника. Наличие развитой дорожной сети, в отличие от железнодорожной, лучше обеспечивало маневр силами. Также и водным транспортом можно было бы доставлять грузы в нужные пункты без перегрузки<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> ЦВМА РФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 710. Л. 21.

Шоссейные дороги имелись только на острове Сааре-маа. Наиболее современная автомобильная магистраль соединяла город Курессааре с материком. Она проходила по каменной дамбе до порта Куйвасту на острове Муху. Затем следовало добираться водным транспортом до порта Виртсу на одноименном острове и далее автомобильным транспортом или по узкоколейной железной дороге. Во время ледостава и ледохода сообщение через пролив прекращалось на две-три недели. Без ледоколов острова в это время были отрезаны от материка. По этой причине во время Первой мировой войны на островах постоянно держали пятимесячный запас продовольствия и снабжения. На всех островах имелись грунтовые дороги.

Вышеуказанной комиссией было предложено для ликвидации одностороннего сообщения между островами Сааремаа и Муху и предотвращения нарушения его авиацией противника построить еще одну дамбу. Стоимость одного километра дамбы из каменной наброски с шириной проезжей части 7 м и двухсторонним движением была 700—800 тыс. рублей. Общая ориентировочная стоимость дамбы протяженностью 3,5 км — около 2,5 млрд рублей<sup>1</sup>. Предлагалось также построить и новые дороги.

Оперативное значение Моонзундские острова приобрели в начале XX века. К этому времени на вооружении флотов мира появилось такое грозное оружие, как мина. Была также значительно увеличена скорострельность и дальность стрельбы береговой артиллерии. Тактика боевых действий обогатилась боем на минно-артиллерийской позиции.

В России наибольшее развитие она получила на Черноморском театре военных действий. После поражения

---

<sup>1</sup> ЦВМА РФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 710. Л. 21.

России в Крымской войне по Парижскому мирному договору России было запрещено иметь на данном театре флот. Поэтому для прикрытия городов-портов устанавливались минные поля. Для того чтобы воспрепятствовать их разминированию противником, они прикрывались огнем береговых артиллерийских батарей. В ходе Русско-турецкой войны 1877—1878 годов минно-артиллерийская позиция была создана также для прикрытия переправы русских войск через Дунай в устье этой реки. Одно из важнейших событий Русско-японской войны — оборона Порт-Артура, в которой большую роль сыграла береговая артиллерия, — показало, что наряду с решением главной задачи, борьбы с морским противником, береговые батареи могут использоваться в интересах сухопутных войск. События Русско-японской войны давали основание сделать такой вывод: постоянное боевое взаимодействие всех сил и средств при обороне военноморской базы имеет большое значение для достижения успеха, поэтому береговая артиллерия должна непременно включаться в общую систему обороны базы<sup>1</sup>.

Наибольшее развитие военная инфраструктура Моонзундских островов получила в период Первой мировой войны. С первого дня войны Балтийский флот Российской империи был готов дать сражение на Центральной позиции в районе Порккала-Удд — Таллин. После того как немцы не предприняли попытки прорваться через эту позицию, в августе 1914 года было начато строительство новых позиций<sup>2</sup>. Сначала была создана оборона Моонзундского пролива. Для этого на северном

---

<sup>1</sup> *Перечнев Ю. Г.* Советская береговая артиллерия: История развития и боевого применения 1921—1945 гг. — М., 1976.

<sup>2</sup> Моонзундская позиция. // Сайт Российский Императорский флот в Первой мировой войне // Морская крепость Императора Петра Великого // Подготовка материалов: А. и Д. Лопарёвы. <http://infoart.udm.ru/history/navy/artc0136.htm>

берегу острова Вормси были установлены две батареи: 30-я (IV-152) и 31-я (IV-75). По одной батарее было построено на острове Шильдау (32-я: IV-75) и острове Вердер (33-я: IV-152). Все батареи были временного типа, с установкой орудий на деревянных основаниях. К концу августа — началу сентября они были готовы к стрельбе. На батареях, сначала на Шильдау, потом в Виртсу, служил унтер-офицером, потом мичманом будущий комендант береговой обороны генерал А. Б. Елисеев<sup>1</sup>. С начала 1915 года из Моонзундского архипелага против немцев начали боевые действия подводные лодки Королевского флота Великобритании.

В 1915 году Германская империя сосредоточила основные усилия на разгроме своего восточного противника — России. Русские войска отошли в Прибалтике к Риге и Западной Двине (Даугаве). В районе Риги русскую армию огнем орудий поддерживали корабли русского флота. Со 2 мая 1915 года для предотвращения прорыва немецких кораблей в Рижский залив, в Ирбенском проливе проводилась установка минных полей.

Немцы предприняли в августе 1915 года две попытки прорыва в Рижский залив<sup>2</sup>. Непосредственно группа прорыва состояла из 4-й эскадры линкоров. Всего немцы привлекли к операции 8 линкоров, 7 броненосцев, 3 линейных крейсера, 2 броненосных и 9 легких крейсеров, 56 эсминцев и миноносцев, 3 подводные лодки, 48 тральщиков и много кораблей других классов. Эти силы в два с лишним раза превосходили весь Балтийский флот России. Русские Морские силы Рижского залива состояли из броненосца «Слава», 4 канонерок, минной дивизии и нескольких подводных лодок.

---

<sup>1</sup> *Стрельбицкий К. Б.* Биография генерал-лейтенанта береговой службы Алексея Борисовича Елисеева (1887—1942).

<sup>2</sup> *Больных А.* Трагедия ошибок / Бои в Рижском заливе в августе 1915 года // Интернет-ресурс. [http://wunderwaffe.narod.ru/HistoryBook/TragedyofErrors/R\\_Zaliv.htm](http://wunderwaffe.narod.ru/HistoryBook/TragedyofErrors/R_Zaliv.htm)