

В ознаменование 75-летия Победы в Великой Отечественной войне 2020 год объявлен Годом памяти и славы в целях сохранения исторической памяти. В связи с этим мы открываем новую рубрику, освещающую боевые и трудовые подвиги специалистов геологической отрасли.

УДК 55(092)+55(364)+553.492.1

Антоненко Л.А. (ФГБУ «ВИМС»)

СТРАНИЦЫ ЖИЗНИ ГЕОЛОГА-ФРОНТОВИКА С.К. ГИППА

*В статье рассказывается о жизненном пути геолога-фронтовика Сергея Константиновича Гиппа (по его воспоминаниям), который принимал участие в боевых действиях во время Великой Отечественной войны на Краснознаменном Балтийском флоте, а после войны окончил МГРИ и стал крупным специалистом по бокситоносным месторождениям Средней Азии и Урала. **Ключевые слова:** гидроакустик, ВИМС, бокситоносность.*

Antonenko L.A. (VIMS)

LIFE PAGES OF THE GEOLOGIST-FRONTIST
S.K. GIPPA

*The article tells about the life path of the front-line geologist Sergei Konstantinovich Hipp (according to his recollections), who took part in the hostilities during the Great Patriotic War in the Red Banner Baltic Fleet, and after the War he graduated from the Moscow Moscow exploration institute and became a major specialist in bauxite deposits Central Asia and the Urals. **Keywords:** hydroacoustic, VIMS, bauxite content.*

Сергей Константинович Гипп воевал с 17 лет на Краснознаменном Балтийском флоте. Старшина 2-й статьи. В июне 1943 г. был призван в армию. Сначала обучался в Краснознаменном учебном отряде, с июня 1944 по май 1945 г. участвовал в боевых операциях как гидроакустик, а с 1945 г. — командир отделения акустиков на Краснознаменной подводной лодке «Лембит». Участвовал в потоплении и повреждении 18 вражеских кораблей. Награжден орденами «Красной Звезды», «Отечественной войны II степени», медалями Ушакова, Нахимова, за взятие Кенигсберга, «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», юбилейными медалями.

В 1947 г. был демобилизован по болезни, весной 1948 г. сдал экстерном экзамены на аттестат зрелости и поступил во МГРИ им. С. Орджоникидзе. В 1953 г. закончил его и до 1957 г. работал в ИГЕМ АН СССР, затем до 1964 г. в Институте океанологии АН СССР. С 1964 г. до ухода на пенсию 31 декабря 1990 г.

С.К. Гипп работал в ВИМСе, пройдя путь от старшего инженера до старшего научного сотрудника отдела бокситов, кандидата геол.-мин. наук (2). В 1969 г. с успехом защитил диссертацию по теме «Геология и литология бокситоносных отложений нижнего мезозоя Средней Азии».

С 1974 г. С.К. Гипп — старший научный сотрудник, автор более 50 печатных и рукописных трудов по оценке бокситоносных формаций Средней Азии и Урала, в т.ч. обзоров состояния сырьевой базы алюминия. За научно-производственную работу отмечен отраслевыми наградами.

Несколько из нас повезло работать с ним. Это — Л.А. Антоненко, Е. Ершова, Е. Хмелевская, Е. Клочкова и др. О бокситах он знал все, и на нас, бокситовых «новобранцев», не жалел своего времени. Это было время расцвета геологии, а мы считали, что в особенности — бокситовой геологии. За 1970–1980 гг. нашей группой во главе с С.К. Гиппом проделана большая работа по перспективам бокситоносности территории Северного, Среднего и Южного Урала. Группа С.К. Гиппа также успела продуктивно поработать в Казахстане и Средней Азии. Кроме полагающихся отчетов, мы активно публиковались в таких сборниках, как «Бокситы», «Прогнозирование месторождений бокситов», «Геология и оценка месторождений алюминиевого сырья», «Проблемы бокситоносности Казахстана» и др.

Отрывки из «Воспоминаний краснофлотца» С.К. Гиппа

В 1943 г. меня призвали на военную службу, мне было 17 лет. Направили в Краснознаменный учебный отряд подводного плавания, где я обучился на гидроакустика. И вот весной 1944 г. оказался на Балтийском флоте.

Кронштадт. У пирсов стоят рядами подводные корабли. Они узкие, длинные и кажутся очень красивыми. А в гавани в это время разворачивается громадная лодка К-21, типа «крейсерская». Я рот разинул от удивления — вот бы, думаю, на такую попасть! Но определили меня на другую, которая, оказывается, строилась в Англии по заказу Эстонии. Когда Эстония стала советской, лодка вошла в состав Балтийского флота. Лодку назвали «Лембит» в честь национального героя Эстонии. Следует сказать, что подводные минные заградители, в том числе наш «Лембит», нанесли немецкому флоту значительный урон.

Командиром «Лембита» был Алексей Михайлович Матиясевиц, который до войны был капитаном даль-



Сергей Гипп — гидроакустик подводной лодки «Лембит»

него плавания, участвовал в проводке первых караванов Северным морским путем. Весь наш экипаж, 40 человек, очень любили своего командира и подчинялись ему беспрекословно. Матиясевич тоже относился к нам с большой любовью, хотя был требователен и справедлив. В 1941 г. он получил назначение на «Лембит», где и прослужил до конца войны. За это время лодка стала Краснознаменной, ее экипаж полностью ор-

деноносным, а сам Матиясевич был награжден орденами Ленина, Ушакова II степени и многими другими. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Итак, меня определили на «Лембит». Мое акустическое оборудование помещалось в крохотной лаборатории, против каюты командира. Если командир отдыхал, а я слышал какой-либо звук на поверхности, то я должен был тут же будить его и докладывать о случившемся. Если его не было, то доклад передавался в центральный пост.

В сентябре 1944 г. Финляндия вышла из войны, и наши подводные лодки получили возможность выйти через финские шхеры в открытое Балтийское море. «Лембит» перед выходом в море поставили в док на морском заводе в Кронштадте. А в соседнем доке в это время стояла немецкая «U-250», которую поднимали в Выборгском заливе. В ее бортах зияли громадные пробоины, на дне дока в грязи валялись полуразложившиеся трупы, раскрытые чемоданы с личными вещами, разбитые ящики с продуктами, какие-то механизмы. Наше командование больше всего интересовали секретные акустические торпеды, одну из которых так просил Черчилль у Сталина. Но бытовал упорный слух, что они имеют специальное устройство, которое при их разоружении сразу же взорвется. С этой лодки спаслись и находились у нас в плену командир, штурман и четыре человека команды.

И вот разнесся слух, что наши высокопоставленные торпедисты и спасшиеся немцы будут разоружать эти проклятые торпеды. В назначенное время любопытные матросы (и я в их числе), рабочие и разные военные чины облепили ограждение дока с «немкой». По трапу в лодку торжественно спустились пленные немцы, флагманские специалисты и какие-то гражданские лица. Мы с нетерпением ждали. И вдруг видим, как все спустившиеся по одному (люк был тесный) с ужасом на лицах выскакивают наверх. Нас, любопытных, от дока как ветром сдуло. Впоследствии рассказали, что когда «комиссия по разоружению» спустилась в первый отсек лодки, то увидели, как матрос по фамилии Ломакин здоровенной кувалдой бил

по секретной торпедой и кричал: «Я уже одну разоружил, вторую приканчиваю. Ломакину, как тогда говорили, дали отпуск домой на неделю и в подарок часы.

Наконец погрузили продукты, окончена погрузка боеприпасов, и 1 октября 1944 г. «Лембит» выходит в свой пятый боевой поход. При входе на фарватер финских шхер к нам со шлюпки перешел финский лоцман. Он стоял рядом с командиром и почти незаметными движениями рук показывал рулевому, как следует вести корабль.

И вот, осенью 1944 г. я впервые увидел финские шхеры. Красота необычайная: множество гранитных островов и островков, поросших лесом, извилистые заливы. Все это осень окрасила в яркие краски. Погода стояла отличная, и свободные от вахты матросы сидели в кормовой части «Лембита», где палуба была нагрета выхлопными трубами. К вечеру «Лембит» прибыл в Хельсинки. Зашли в порт и стали на рейде. Со всех сторон нас обступили огни незнакомого иностранного города. Какое-то особое слегка шемящее чувство вызывали эти чужие огни. С берега легким ветром приносился странный запах, напоминающий запах горелого хлеба. Впоследствии мы узнали, что он шел от газогенераторных установок автомашин. Бензина в Финляндии не хватало, и на всех автомобилях ставились специальные устройства, которые из древесных чурок вырабатывали газ для питания моторов. На верхних багажниках автомашин обычно красовались два-три крафтовых мешка с мелконапиленными чурками.

Переночевав на рейде Хельсинки, пошли далее на запад. Когда лоцману подавали на мостик обед, произошел небольшой казус. Вестовой Федор Пospelов спросил у командира разрешения угостить лоцмана рюмкой водки. Получив согласие, он решил «пошутить» — вместо рюмки водки преподнес ему стакан чистого спирта. Лоцман, который был уже в почтенном возрасте, поперхнулся, глаза у него вылезли на лоб, но он мужественно выпил весь стакан до дна. Командир все понял сразу и так посмотрел на Пospelова, что тот кубарем скатился вниз по трапу. Слава Богу, и командир, и штурман, и вахтенные офицеры уже вели корабль шхерами самостоятельно, а рулевые также отлично справлялись со своей задачей. «Лембит» благополучно прибыл к маяку Утэ, где мы распрощались с повеселевшим лоцманом.

Через несколько дней опять шхерами вышли в открытое море. Соблюдая скрытность, почти двое суток шли в подводном положении. Нам для боевых действий был выделен участок в южной Балтике, в Померанской бухте. Там наши разведчики наблюдали интенсивное движение немецких кораблей. Наконец, началась наша работа гидроакустиков. С первым непонятным явлением мы столкнулись, когда в подводном положении проходили мимо шведского острова Готланд. За нами долго следовал какой-то корабль, от которого доносились серии мелких взрывов. Вначале мы предположили, что корабль проводил артиллерийские стрельбы, но потом пришли к выводу, что мы

принимаем посылки (импульсы) гидролокатора. Катер следовал параллельным курсом несколько часов. Командир дважды давал команду оторваться от этого назойливого сопровождения, но катер не отставал. Настроение у всех было настороженное, нервы натянуты. Почти все считали, что нужно поднять перископ и определить, кто нас преследует. Но у командира нервы выдержали, и он довольствовался только наблюдениями гидроакустиков. Сбрось сторожевик хотя бы одну бомбу рядом с нами, и все наши 20 мин с торпедами взорвались бы. Впоследствии я пришел к выводу, когда опыта прибавилось, что это был немецкий или шведский сторожевик, но он не знал, чужая это или своя лодка, и бомбить нас не стал.

Когда наконец мы приблизились к своей позиции, я стал принимать сигналы звуковой подводной связи «ЙЕ». Мы находились вблизи портов Кольберг и Свинемюнде. Здесь наблюдалось интенсивное движение самых разнообразных кораблей противника. Прошел на большой скорости миноносец, неоднократно был слышен шум катеров. Встретили идущую под водой немецкую подводную лодку. Разошлись с ней благополучно.

Командир перископ поднимал очень редко, полагаясь на данные акустических наблюдений. Нередко была слышна артстрельба, изредка рвались глубинные бомбы. Здесь он решил выставить минное заграждение. 20 мин было выставлено на пути движения кораблей к Кольбергу и Свинемюнде. Лодка при этом ходила зигзагами, и в нужный момент командир отдавал команду. Очередная мина отделялась от «Лембита» и опускалась на дно. Выставив минное заграждение, «Лембит» отошел в сторону и занял боевую позицию. Через три часа к нашей великой радости со стороны поставленного нами минного заграждения раздался сильный взрыв. Это на наших минах подорвался вражеский корабль. Затем в акустический аппарат я услышал, что к месту взрыва направились корабли, видимо, спасать людей с тонущего корабля. Раздался еще взрыв — это «спасатель» тоже подорвался. Что поделать, война есть война, и каждая победа вызывала у всей команды радостный подъем настроения. Но я представил себе барахтающих в ледяной воде людей, и против них чувства озлобления у меня не было.

Вечерело. Аккумуляторные батареи совсем разрядились, и когда стемнело, мы всплыли для зарядки батарей. Немцы не ожидали появления советских

подводных лодок и ходили при всех огнях. Мы встретили немецкий катер, который долго пытался разговаривать с нами при помощи световых сигналов азбуки Морзе. Наш рулевой Сергей Корниенко на немецкую речь отвечал на вологодском наречии. На катере ничего не поняли и ретировались.

12 октября я был на вахте. В 17.45 внезапно появился шум сразу нескольких кораблей, среди них одного тяжелого. Командир поднял перископ и увидел крейсер «Нюрнберг», два эскадронных миноносца, несколько малых тральщиков. Группа шла на большой скорости. Командир объявил боевую тревогу и пошел на сближение с крейсером. Однако тот сделал крутой поворот, и атака была сорвана. Еще дважды «Лембит» пытался выйти на угол упреждения, но атака срывалась из-за резких изменений курса «Нюрнберга». Ко всеобщему сожалению, атака на «Нюрнберг» не получилась. Уже после войны он был передан Германией Советскому Союзу. Наш командир встретился с командиром «Нюрнберга» и беседовал с ним. Немец с большим трудом поверил, что советская подводная лодка находилась в районе его маневров. Кстати, командир «Нюрнберга» подтвердил, что на наших минах на линии Кольберг — банка Штольпе подорвались транспорт и военный корабль, а у Рисхефта затонул большой транспорт с пассажирами.

На наших минах, помимо других кораблей, подорвался громадный транспорт «Берлин». Капитану удалось отвести его в сторону Свинемюнде, где он опять подорвался на минах, поставленных летчиками, и окончательно затонул. Между прочим, «Берлин» после войны подняли советские водолазы, он был отремонтирован в Ленинграде и плавал на Черном море в качестве пассажирского судна под названием «Адмирал Нахимов». Свое существование он закончил



Ветераны ВИМСа (С.К. Гипп 7-ой слева), середина 1960-х годов



На Урале 1975 г. Слева направо студентка Тоня, К. Гипп, Е. Ершова, С.К. Гипп, Л. Антоненко

трагически: в августе 1986 г. столкнулся с сухогрузом, перевернулся и затонул, что повлекло большие людские жертвы. Что же касается «Нюрнберга», то он был включен в состав дважды Краснознаменного Балтийского флота под названием «Адмирал Макаров».

Как-то к ночи «Лембит» всплыл для зарядки батарей. Около полуночи сигнальщики обнаружили транспорт, который шел с затемненными огнями. Обнаружив подводную лодку, транспорт включил огни, увеличил скорость и начал запрашивать, кто мы такие. «Лембит» обогнал транспорт, развернулся для атаки и дал залп двумя торпедами. Однако транспорт сумел отвернуть от торпед и стал поспешно уходить от подводной лодки. Наши мотористы выжали из дизелей все, что смогли, и «Лембит» опять обогнал транспорт, развернулся и дал вторично залп двумя торпедами. Прогремели два взрыва, транспорт разломился пополам и затонул. Это был тяжело груженный транспорт «Хельма Лоу» водоизмещением 2414 т.

Через день, опять-таки ночью, в надводном положении с мостика обнаружили огонь и пошли на сближение с ним. «Лембит» был опять во всеоружии, так как днем мы легли на грунт и зарядили торпедные аппараты запасными торпедами. Приблизившись к объекту, определили, что это тральщик. С тральщика запросили, кто мы такие, и в этот момент с «Лембита»

был сделан выстрел одной торпедой. Вторая торпеда достигла цели, раздался взрыв, оторвавший у тральщика корму. К нему поспешил катер спасать людей, а наш «Лембит», пока его не заметили, удалился. Потопление двух вражеских кораблей вызвало большой подъем боевого духа у всей команды. Поэтому решение командира о возвращении на базу было встречено всеми без радости. Однако многие механизмы начали работать с перебоями. В лодку все время поступала забортная вода, которую с трудом откачивали, к тому же топливо было на исходе. Командир получил из штаба бригады «добро» на возвращение, и 18 октября «Лембит» вернулся в Хельсинки.

Первые два-три дня мало кто отваживался высовывать на улицу. Но когда хельсинские жители увидели, что русские матросы и офицеры спокойно разгуливают по улицам и никого не трогают, отношение резко переменялось. К нам стали подходить, разговаривать, иногда даже приглашали к себе домой. В Хельсинки после революции осталось много русских, принявших финское подданство.

На ремонт нам пришлось возвращаться в Кронштадт. Дело в том, что все советские лодки имели специальное противоминное ограждение, которое сильно затрудняло срочное погружение и всплытие, а также ухудшало маневренность корабля. В Кронштадте противоминное ограждение срезали автогенном, был произведен необходимый ремонт многих механизмов. И вот мы двинулись опять в сторону Хельсинки, а затем маяка Утэ. На этот раз шхеры были покрыты льдом, и нас проводил ледокол. В шхерах мы двигались сквозь взломанный лед, а нас сопровождали на коньках финские юноши и девушки в ярких свитерах.

Но вот мы погрузились опять у маяка, а всплыли в южной части Балтийского моря. «Лембиту» было поставлено задание разведать обстановку в районе Мемель (Клайпеда) — мыс Брюстерорт, выставить минное ограждение, а затем уничтожить врага торпедами. Командир установил, что, по-видимому, опасаясь наших подводных лодок, немецкие корабли двигались вблизи берега, где глубины были небольшие, а фарватер обозначен высокими красными и черными буями. А.М. Матиясевич повел «Лембит» по фарватеру, едва не касаясь дна. Лодка шла зигзагом от буя к бую, через определенные интервалы выставляя мины. Фарватер был заминирован на большом протяжении. Места постановки мин точно отмечались на карте. Через сутки акустическая аппаратура отметила шум винтов со стороны выставленного нами минного поля, а затем оттуда донесся сильный взрыв, затем второй, третий. На наших минах кто-то подорвался. После войны было определено, что это был транспорт «Эберхард» и еще два корабля.

После удачной постановки мин «Лембит» занял боевую позицию в отведенном ему квадрате. Весь день мы курсировали в подводном положении, а на ночь всплывали для зарядки батарей. Все время была штормовая погода, лодку сильно качало. Наружная часть надстройки и рубка покрывались льдом. Ле-

дяная корка затрудняла погружение лодки под воду, создавая дополнительную плавучесть. Обычно срочное погружение после нажатия командиром кнопки «ревуна» совершалось за 30–45 сек. Когда раздавался сигнал «ревуна», невозможно было не проснуться, каждый член экипажа мгновенно бросался выполнять ту операцию, которую он обязан был делать по сигналу «срочное погружение».

Однажды ночью во время зарядки батарей мы неожиданно столкнулись нос к носу с немецким сторожевым кораблем. Командир скомандовал «срочное погружение!». 45 сек. — и «Лембит» уже под водой. Со сторожевика успели дать очередь из крупнокалиберного пулемета, но, слава Богу, промахнулись. А наш «Лембит» зацепился кормой за противолодочную сеть, в результате чего нос погрузился, а корма осталась снаружи. Лодка стала почти вертикально. Что тут было! В первом же отсеке стол был накрыт к обеду. Все ложки со стола скатились под торпедные аппараты, и их до прихода на базу достать было невозможно. Так и хлебали из мисок, кто как мог. Буквально подвиг совершил кок Пантелеев — он успел схватить с плиты громадный бак с кипящим борщом и удержал его горизонтально на вытянутых руках.

Матиясевич действовал, как всегда, хладнокровно. Он мгновенно скомандовал продуть балластные цистерны, а когда лодка всплыла, дал команду «полный вперед». «Лембит» оторвался от сети и вторично совершил срочное погружение. Этот инцидент занял всего 2–3 минуты, но подводная лодка была очень близка к гибели. Ее спасли только правильные мгновенные команды Матиясевича и четкие действия экипажа.

Однажды нас, по-видимому, заметил самолет и сбросил несколько глубинных бомб. Две-три из них упали довольно близко. Раздался страшный грохот, лодка вздрогнула, погасли несколько лампочек. Затем настала тишина. Все напряженно молчали. Вдруг из люка аккумуляторной ямы показывается голова старшины электриков Помазана и вопрошает: «Гриценко! К чему видеть во сне крысу?» Все расхохотались, и напряжение спало.

В лодке, надо сказать, было весьма прохладно и сыро. Борта лодки, покрытые пробковой крошкой, отпотевали, и с них иногда капала вода. Через несколько часов нахождения под водой становилось трудно дышать. По лодке ходил электрик Леша Масленников в полушубке и «пшикал» резиновой грушей в прибор, определяя содержание углекислоты в воздухе. Когда ее становилось недопустимо много, открывали банки с регенерирующими пластинами, они нагревались, от них шел кислород, и дышать становилось сразу легче.

11 декабря я услышал целый караван судов. По гидроакустическим пеленгам пошли на сближение с транспортами. Настал «звездный час» акустика. Но из-за множества шумов выйти на один определенный пеленг было невозможно. Командир решил всплыть, но сильнейший туман не давал возможности увидеть цель. Опять погрузились. Командир несколько раз

поднимает перископ, опять туман. Матиясевич решил поднять перископ в последний раз. Наконец, удача! По правому борту удаляются несколько кораблей, а слева следует транспорт, до отказа загруженный боевой техникой — автомашинами, разнообразными орудиями. «Лембит» согласно командам командира вышел на необходимый угол опережения. Следуют команды: «торпедные аппараты — готовь!» ... Залп! Буквально через полминуты последовали два мощнейших взрыва, затрещала надстройка лодки, ее корпус нырнул на большую глубину, но рулевые выровняли лодку и привели на перископную глубину. Командир увидал только плавающие ящики и доски.

После войны было установлено, что нами был потоплен транспорт «Диршау» водоизмещением 5000 т. На минах подорвались и затонули транспорты «Эберхард» и «Лютьехорн», а также тральщик «М-421». Транспорты «Элие» и «Эйхеберг» подорвались и получили большие повреждения. Нам дали разрешение вернуться на базу.

Примерно через сутки мы приблизились к финскому берегу. В наушниках я уже слышал шум прибора, о чем и доложил командиру. Он приказал поднять перископ. Были видны линия прибора и маяк Утэ. Матиясевич уточнил положение лодки и принял решение лечь на перпендикулярный курс и следовать к месту всплытия. Вдруг лодка носом сильно ударилась о какой-то предмет и как бы остановилась. Затем возник сильный дифферент на нос, под днищем лодки что-то заскрежетало, и лодка стала проваливаться на глубину. Удар был мощный, «Лембит» имел стальной форштевень и литой чугунный жил. Приборы работали, эхолот показывал глубину под килем 60 м. Командир скомандовал: «стоп моторы, продуть среднюю!» Лодка стала всплывать. Было такое ощущение, что она от чего-то оторвалась. Всплыли. Невдалеке плавали обломки деревянной опалубки, на поверхности воды расходилось большое масляное пятно. В стороне были видны два встречавшие нас катера. После войны, когда были проанализированы списки потерь немецкого флота, были сопоставлены место, время и указание причин гибели, установили, что мы протаранили и потопили немецкую лодку «U-479», которая поджидала нас в засаде. Акустические приборы не могли ее обнаружить, так как в наушниках был слышен сплошной шум прибора и перекачивающихся на мелководье камней. К тому же при малом ходе лодка практически бесшумна. Случай столкновения подводных лодок под водой уникален в истории подводного флота. Нас спасло простое везение, крепкий форштевень и, конечно, умелые действия Матиясевича.

Мы вернулись в Хельсинки, и нас поставили в док на ремонт на заводе в Свеаборге — небольшой крепости на островке вблизи Хельсинки. Между Свеаборгом и Хельсинки ходил небольшой рейсовый пароходик. Но иногда мы добирались на шлюпке. В Свеаборге нас поселили на плавучем маяке «Хельсинки». На этом пароходике было много одно-, двух- и четырехместных кают, так что расселились мы с удобствами.

Ремонт мы делали в основном своими силами, но нам много помогали и финские рабочие. Отношение с ними сразу установилось дружеские. Работали они очень добросовестно, но всегда «от сих до сих». Рабочий день кончался в 17 часов. Несет финн какую-нибудь деталь, загудел гудок в 17 часов, он эту деталь оставит на том месте, куда дошел, трех шагов лишних не сделает. Мы их часто угощали своими обедами, чему финны были несказанно рады. Вообще, финны поразили нас своей исключительной порядочностью, организованностью и честностью. Была война — они были беспощадными вояками. Наступило перемирие — и ни одного случая нападения на русского матроса или солдата не было. Честность у них исключительная. На улице можно было оставить все, что угодно, и никто пальцем не прикоснется.

13 марта 1945 г. указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 марта 1945 г. наш «Лембит» был награжден орденом Красного Знамени. Отныне на нашем флаге красовался огромный орден Боевого Красного Знамени.

23 марта «Лембит» отправился в свой последний боевой поход. Шхеры были скованы довольно мощным льдом. Выводил нас финский ледокол «Сису». В этот поход мой прежний командир отделения Михаил Николаев не пошел. Он был демобилизован по болезни, у него развилась сильная язвенная болезнь желудка. Меня назначили командиром отделения гидроакустики.

После проводки через льды выяснилось, что «Лембит» получил довольно серьезные повреждения. Командир посоветовался с офицерами и все же решил выйти на боевое задание. Необходимо было минировать фарватер на выходе из Данцигской бухты в районе маяка Риксхефт. Немцы морским путем старались вывезти людей, боевую технику и награбленное добро, используя порты южного побережья Балтийского моря. Война приближалась к концу, однако гитлеровцы усилили противолодочную оборону в южной части Балтийского моря: в воздухе почти постоянно находились самолеты, вдоль фарватеров несли дозор сторожевые корабли и миноносцы, появились подводные лодки врага.

В конце марта «Лембит» занял позицию в районе маяка Риксхефт. Мы слышали шумы винтов ходивших в этом районе военных кораблей и транспортных судов противника. Командир решил выставить 5 минных банок по 4 мины в прибрежном фарватере в направлении маяка Риксхефт. Довольно скоро после минной постановки я услышал шум винтов военного корабля, шедшего в западном направлении. Командир поднял перископ и определил, что это сторожевик. Затем прошел еще сторожевик, за ним транспорт и миноносец. Через некоторое время со стороны наших минных постановок с небольшим интервалом раздались три сильных минных взрыва. Взрывы были такие сильные, что они потрясли лодку. В перископ командир увидел, что первый сторожевик погружается в воду, второго видно не было, по-видимому, он уже утонул.

Акустические приборы вначале ничего не прослушивали, затем я услышал шум медленно вращающихся винтов транспорта. После этого был слышен резкий шум винтов миноносца, который быстро удалялся.

Ночью 2 апреля со стороны поставленного нами минного заграждения услышали сильный взрыв, сопровождающийся вспышкой яркого пламени. После этого на этом месте было долго виден свет прожекторов. «Лембит» несколько суток оставался в районе установки мин.

Однажды встретился конвой из нескольких кораблей, но из-за малых глубин выйти в атаку было невозможно. «Лембит» все это время атакровался противником. На нас было сброшено 87 глубинных бомб, а однажды по корме прошли четыре торпеды. Погода была ясная, солнечная, стояла весна, но нам это приносило мало радости, так как лодка под водой была хорошо видна с самолетов.

Мы в этом походе пробыли в море на боевой позиции более трех недель. Многие механизмы работали с перебоями, постоянно приходилось откачивать воду. Командование бригады разрешило нам вернуться в Хельсинки. Впоследствии выяснилось, что на наших минных постановках подорвались и затонули три сторожевых корабля, корабль противолодочной обороны, а транспорт «Дрейхдейк» подорвался и получил большие повреждения.

Итак, 14 апреля мы вернулись в Хельсинки. На ремонт нас поставили в док на заводе в Свеаборге. Но на майские праздники «Лембит» стоял уже в Хельсинки. К этому времени уже поступали сводки о взятии Берлина. 7 мая мы увидели на улицах Хельсинки толпы людей с флагами. Они возбужденно и радостно что-то кричали. Оказывается, война закончилась. А мы об этом ничего не знали. Наше радио передавало сводки Информбюро о боях с немцами.

9 мая, и только утром в 6 часов по радио раздался голос Левитана, который сообщил об окончании войны. Радость у всех была великая. Хотя все уже довольно давно видели, что дело идет к концу, официальное сообщение вызвало бурю восторга. По радио звучали марши. После первого сообщения, как мне помнится, загремел марш «Прощание Славянки». А вот почему финны радовались 7 мая, хорошо известно: наши «союзнички», чтобы им досталась большая доля славы, приняли у немцев капитуляцию сепаратно в Реймсе, во Франции. Сталин настоял, чтобы Акт о капитуляции был подписан не в центре оккупации, а в столице агрессора — Берлине, и подписан он должен быть представителями командования всех воевавших против гитлеровцев стран.

У нас был устроен праздничный обед. За столом сидел весь экипаж «Лембита». Много было выпито, много спето песен и было много воспоминаний о боевых делах. Я пришел на лодку летом 1944 г., а старшие мои товарищи многое помнили о первых годах войны: о том, как под водой произошел страшный взрыв после потопления двух транспортов, о том, что только благодаря мужеству экипажа и, конечно,



Перед очередным маршрутом. С.К. Гипп, 1981 г.

нашего командира Алексея Михайловича Матиясевича смогли на полуразрушенном корабле вернуться на базу. Вспоминали форсирование минных заграждений и противолодочных сетей, стоявших поперек Финского залива. И, конечно, старшие лембитовцы хорошо помнили блокадные дни Ленинграда. Побывал «Лембит» и в трагическом Таллинском переходе, когда Балтийский флот перебазировался из Таллина в Кронштадт и потерял много боевых кораблей и транспортов.

Наш дорогой «Лембит» стал Краснознаменным, как и вся бригада подводных лодок, а Балтийский флот стал Дважды Краснознаменным. «Лембит» по числу потопленных и поврежденных кораблей вышел на одно из первых мест среди подводных лодок всех флотов Советского Союза. На его боевом счету 8 потопленных транспортов и 9 потопленных боевых кораблей, 6 поврежденных транспортов и 2 поврежденных боевых корабля. Лично я участвовал в потоплении и повреждении 17 транспортов и боевых кораблей.

Довольно быстро после Дня Победы нас перевели в Турку. Жили мы на пассажирском пароходике «Ойхона», а «Лембит» пришвартовался рядом. Место стоянки было выбрано очень удачно — в устье р. Ауры, рядом с громадным старым парком, погода стояла теплая, солнечная. Утром мы выбегали в парк делать зарядку, возвращались с охапками черемухи или сирени, украшали цветами каюты. По-видимому, начальство решило дать нам около месяца отдыха, и мы почти ничего не делали. За 1945–1947 гг. «Лембит» побывал в Хельсинки, Либаве, Таллине, а в конце 1947 г. вернулся в Кронштадт. В декабре 1947 г. меня демобилизовали, и на этом закончилась моя военная служба.

Неожиданно я увидел «Лембит» в 1958 г., когда работал в Институте океанологии и плавал на океанографическом паруснике «Седов». Рейс мы закончили в Кронштадте. В Кронштадском морском музее я увидел флаг нашей лодки, орден Красного Знамени, которым она была награждена, и нашу общую фотографию. Приятно это было и грустно. Но еще более

грустно стало, когда мы плыли по Неве мимо Морского завода, и я увидел «Лембит» на берегу. Казалось, он никому не был нужен. Однако он послужил еще в Горьком (Нижем Новгороде) на судостроительном заводе. На нем производили различные испытания. А к 40-летию Победы было решено установить его на вечную стоянку в Таллине. «Лембит» превратили в музей. Все оставшиеся в живых члены экипажа были приглашены на торжества. Это была последняя встреча с дорогим моему сердцу «Лембитом», на котором прошла моя юность и с которым связано так много радостных и тяжелых событий.

После распада Советского Союза «Лембит» остался в Таллине. Музей там существует, только все стены новые владельцы переделали. Командиром «Лембита» является Владимир Коппельманн. Мы с ним поддерживаем связь. Он мне прислал копии выдержек из книги немецкого историка Ю. Ровера «Атаки подводных лодок союзников во вторую мировую войну». В ней даны сведения о потерях немецкого флота за все время войны с указанием причин гибели тех или иных кораблей. Если сравнить данные Ровера и советских военных историков, то видно много несовпадений. Я решил оставить прежние данные, так как многие высказывания Ровера являются спорными.

После войны члены экипажа «Лембита» встречались каждое 23 февраля в Ленинграде, в Краснознаменном учебном отряде подводного плавания, который все в свое время закончили. Здесь была традиционная встреча с курсантами и торжественный флотский обед. Но с каждым годом на встречу приходило все меньше и меньше лембитовцев. В 1995 г. на 89 году жизни скончался наш любимый командир Алексей Михайлович Матиясевич. И теперь я поддерживаю связь только с его дочерью Таней, которая для всех лембитовцев была всегда близким человеком, изредка переписываюсь с Яковом Ошеровичем, который живет в Ленинграде, и часто перезваниваюсь с москвичом Федором Феоктистовым. Все мои боевые товарищи остались навсегда в моей памяти.

Воспоминания о моем отце — Сергее Константиновиче Гиппе

(К.С. Гипп, протоиерей — старший преподаватель в Православном Свято-Тихоновском гуманитарном университете)

Конечно, Великая Отечественная война оставила колоссальный след в жизни всего населения Советского Союза, особенно тех, кто сами участвовали в боевых действиях. Так было и с моим отцом, и, хотя после войны была долгая интересная жизнь, посвященная и отданная науке и геологии, в этой мирной жизни отец постоянно поддерживал связь со многими своими однополчанами, теми, с кем служил на подводной лодке «Лембит». Я помню очень хорошо командира подводной лодки Алексея Михайловича Матиясевича, потомственного военного, который скончался в 1995 г. За боевые успехи он был представлен, еще во время войны, к званию Героя Советского Союза. Но тогда почему-то это представление не получило хода, и Б.Н. Ельцин подпи-

сал приказ о присвоении ему звания Героя Российской Федерации уже после смерти Алексея Михайловича.

Отец публиковал свои воспоминания, причем были моменты, которые частично вошли, а может быть, и нет, в те воспоминания, которые были опубликованы. Было несколько таких очень интересных моментов, о которых он любил рассказывать. Вспоминается вот такой: это — как на мелководье была уничтожена немецкая подводная лодка. На этой лодке были какие-то очень секретные мины последних разработок, которыми чрезвычайно заинтересовалось военное командование Великобритании, когда узнало, что советские военные получили доступ к ним. Об этом подробно рассказывается выше.

Еще очень интересный был момент. Эта подводная лодка «Лембит» произвела, наверное, случайный, единственный известный за всю историю флота подводный таран. Она столкнулась с немецкой подводной лодкой, которая там же, у побережья Балтики, очевидно, лежала в дрейфе, а может быть, и стояла в засаде. Это — официальная версия события, которую можно прочитать в литературе. Есть даже споры по поводу того, был ли это подводный таран или нет. Но, тем не менее, такой вот факт был.

А так, в общем, в советское время, помимо встреч ветеранов, отец ездил в Таллин. Уже, наверное, в конце семидесятых — в восьмидесятые годы лодка была установлена там на вечную стоянку. Насколько я знаю, сейчас она существует как музей, но все упоминания о советском периоде, в том числе об экипаже, который служил на этой лодке во время войны, убранны отсюда. Поскольку лодка была построена в Англии для военно-морского флота буржуазной Эстонии еще до вхождения страны в Советский Союз, то сейчас там, я думаю, содержатся данные только о тех моряках, которые служили на лодке до советского периода эстонской истории.

Отец переписывался с детьми, с пионерами. Он постоянно получал поздравления, причем, со всего Советского Союза, а не только из Эстонии. Даже с Дальнего Востока какие-то открытки приходили. В последние годы жизни, уже будучи на пенсии, он много и с интересом работал в Совете ветеранов Бабушкинского района Москвы. Еще он часто встречался с А.М. Матиясевичем по ветеранским делам.

Не могу не упомянуть о связи отца с ВИМСом, институтом, в котором он проработал большую часть своей послевоенной жизни. Он, пока было здоровье, обязательно приходил туда на празднование Дня победы, а уж с друзьями перезванивался до последних дней. Наверное, вот в основном, и все.

Да, добавлю еще один интересный момент о благородстве командира Матиясевича. Отец, будучи еще совсем молодым человеком, и до конца, не понимая общую обстановку в стране и в армии, переписывался со своим другом, который тоже служил в действующей армии. В своей переписке они стали затрагивать политические вопросы, начали критиковать командование, и, в том числе, дошли до личности генералиссимуса

Иосифа Виссарионовича Сталина. Не знаю, был ли на лодке штатный особист, но, по крайней мере, это письмо попало к командиру. И он, надо отдать должное, абсолютно никакого хода этому письму не дал. Он вызвал отца и по-русски объяснил ему, к чему такая переписка может привести. Вот такое небольшое дополнение к воспоминаниям.

На фронтах Великой Отечественной войны воевали 194 сотрудника ВИМСа, 26 из которых погибли в боях за Родину, 95 человек получили ранения и контузии. Награждены: орденами Красного Знамени — 4, Красной Звезды — 52, Отечественной войны — 76, Славы — 6, Богдана Хмельницкого — 1; медалями за отвагу — 28 человек, за боевые заслуги — 24 человека.

После войны 9 фронтовиков стали лауреатами Ленинской и Государственной премий, 4 — награждены Орденом Ленина, 11 — Орденом Знак Почета.

© Антоненко Л.А., 2020

Антоненко Людмила Александровна // antonenkol@yandex.ru

УДК 553.04:553.493.6+553.623.5+621.31

**Машковцев Г.А., Быховский Л.З., Онтеева Т.Д.
(ФГБУ «ВИМС»)**

МИНЕРАЛЬНОЕ СЫРЬЕ ДЛЯ МЕТАЛЛОВ ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

*В статье анализируются причины повышения востребованности ряда редких (Li, Nb, Ta, Be, TR, Sc, Re) и цветных (Ni, Co) металлов в условиях развития новых технических средств и направлений, таких как «зеленая» энергетика (ветровые и солнечные электростанции), аккумуляторы и системы накопления и хранения энергии. В связи с этим возрастает потребность в расширении минерально-сырьевой базы металлов для высоких технологий, в т.ч. «батареи металлов». Рассмотрено современное состояние мировой минерально-сырьевой базы за рубежом и особенно российской. **Ключевые слова:** «зеленая» энергетика, «батареи металлы», литий, редкоземельные металлы, тантал, ниобий, никель, кобальт, бериллий, скандий, рений, минерально-сырьевая база.*

Mashkovtsev G.A., Bykhovskiy L.Z., Ontoeva T.D. (VIMS)

MINERAL MATERIALS FOR METALS HIGH TECHNOLOGIES

The article analyzes the reasons for the increasing demand for a number of rare (Li, Nb, Ta, Be, TR, Sc, Re) and non-ferrous (Ni, Co) metals in the context of the development of new technical means and directions, such as green energy (wind and solar power plants), batteries and energy storage and storage systems. In this regard, there is an increasing need to expand the mineral resource base of metals for high technologies, including «battery metals». The current state of