

Гибелта на подводницата Л-24 в български териториални води през декември 1942 г. - най-голямата загуба за съветския подводен флот на Черно море през Втората световна война

**Атанас Панайотов,
капитан II ранг о.р., д-р**

Доклад, изнесен на международната научна конференция на тема „100 години независима България: стълбове на държавността”, състояла са в София от 14 до 15 октомври 2008 г. Публикуван в: 100 години независима България: стълбове на държавността, сборник доклади и научни съобщения, изнесени на международна научна конференция в София, 14-15 октомври 2008 г., С., Военно издателство, 2009, с. 145 - 157

Още в проектодекларацията на правителството на Богдан Филов за присъединяването на България към Тристранния пакт се посочва, че от една страна това действие на царството е свързано с желанието „да даде приноса си за изграждането на траен мир и справедлив нов ред в Европа”. От друга страна обаче, веднага се добавя, че: „При това България остава вярна на договорите за приятелство, сключени с нейните съседи, и е решена да продължава традиционните приятелски отношения със Съветския съюз и да ги развива”. Нещо повече, германският министър на външните работи Йоахим фон Рибентроп, с когото е консултирана проектодекларацията, приема и одобрява текста ѝ без възражения.¹

Повече от година и половина след присъединяването на България към пакта, цар Борис продължава да отстоява становището си, че не бива София да къса дипломатическите си отношения с Москва, изтъквайки различни аргументи.² Нещо повече, България единствена от държавите на Тристранния пакт запазва дипломатическите си отношения със СССР, а българският пълномощен министър в Москва е натоварен да представлява там и германските, румънските и унгарските интереси. Това обяснява и определения интерес на изследователите към военните аспекти на съветско-българските отношения през периода март 1941 – септември 1944 г.³

По-малко са изследвани военноморските аспекти на отношенията между двете държави през посочения период, а в тази област има все още редица неизвестни, породени най-вече от липсата на достатъчно достъпни архивни източници в архивохранилищата в Русия, където се съхраняват и част от българските военноморски архиви, съдържащи данни по тази проблематика.⁴ Деликатността на военноморските аспекти в двустранните отношения се основава на факта, че „България, бидейки съюзник на воюващата Ос, продължава да бъде невоюваща страна”⁵ (спрямо СССР – бел. А.П.). Любопитен факт, обнародван от Мариана Кръстева, е този, че

само ден след началото на войната между Германия и Съветския съюз единствено командирът на българските Морски войски капитан I ранг Асен Тошев реагира в духа на Хагската конвенция (1907 г.) относно правата и задълженията на неутралните държави в случай на морска война. На 23 юни 1941 г. той заявява на командващия немските военноморски части в България капитан I ранг Веземан, че тъй като България е неутрална държава по отношение на избухналата война между Германия и СССР, в срок от 24 часа немските военноморски части трябва да напуснат страната.⁶ Конфузната ситуация бързо е изгладена и скоро след това между германските и българските военноморски сили в региона е организирано тясно взаимодействие. Друг случай, който недвусмислено показва позицията на българското правителство за демонстриране на неутралитет спрямо морската война между Германия и Съветския съюз на Черно море е запазването на пълно мълчание след артилерийския обстрел на населените места в региона на Шабла от отряд съветски бойни кораби на 1 декември 1942 г.⁷

Малко известен е и фактът, че благодарение на немската дезинформация, поднесена в началото на войната, че в български пристанища вече базират 11 – 12 германски подводници, а Италия възнамерява да пребазира в Черно море свои ескадрени миноносци под български флаг, на 1 юли 1941 г. във Военния съвет на съветския Черноморски флот се обсъжда вариант за въздействие върху България. Предлага се или прилагането на решителни мерки за дипломатически натиск върху София, или разрешаването на Черноморския флот да атакува корабите на противника в български териториални води.⁸ Малко по-късно е приет втория вариант.

Макар и да управлява невоюваща страна обаче, въз основа на спогодбата „Нойбахер“ от 1 февруари 1941 г. и допълнителното споразумение към нея от 10 февруари 1942 г. за снабдяване на германските войски в България, чрез Щаба на войската и с министерски постановления № 14 от 1 юни 1942 г. (Протокол № 74) и № 1 от 4 юни 1943 г. (Протокол № 83), българското правителство предава за ползване от Германското флотско групово командване „Юг“ корабите на Българското търговско параходно дружество – частно предприятие с държавно участие.⁹ Това, освен че нанася непоправими загуби на българското морско стопанство, поражда и сериозни военнополитически въпроси. И ако след загубата на парахода „Княгиня Мария Луиза“, взривен в пристанище Пирея на 30 май 1941 г., реакция сред българските институции няма, след торпедирането на кораба „Варна“ от съветска подводница в съветски териториални води на 20 август 1943 г. Щабът на войската „предяви искане да спре плаването на корабите в опасната герmano-руска бойна зона, понеже България не е във война с Русия и понеже плаването на корабите в тази зона под българско знаме и с български екипажи би предизвикало политически конфликти“.¹⁰

По-горната формулировка е част от изложение, което циркулира между институциите и е смекчена, редактирана позиция на Щаба на войската, която звучи доста по-тревожно:

„Торпилирането на кораба „Варна” и постоянната опасност да бъдат загубени и другите кораби предизвиква следните въпроси, които са от политически характер (подч. в оригинала – бел. А.П.) и следва да се решат от Министерския съвет:

1. Може ли български търговски кораби, с български екипажи и българско знаме да плават в германо-руската бойна зона, когато България не е във война със Съветския съюз и какво би станало с кораби и екипажите им ако попаднат в болшевишки ръце?

2. Ако отговорът на първия въпрос бъде отрицателен, какво трябва да се направи?

Мнението на Щаба на войската – Снабдителен отдел, е, че корабите в горния случай не бива да пътуват с български екипажи и знаме. Иначе България ще бъде открито обвинена в официално съучастничество във войната срещу Съветския съюз (подч. от мен - А.П.)”.

Тревожните въпроси, далновидно зададени от Щаба на войската към Министерския съвет, са подкрепени с аргументите, че българските търговски кораби „са въоръжени за противовъздушна и водна отбрана и главният им товар е бойни и горивни материали. Има няколко случая на водене на бой с руски самолети-торпильори и подводници”.¹¹

Конфликти на български военни кораби и самолети със съветски подводници има и в български териториални води. В нашата историография до 1989 г. преобладават публикациите, в които се героизират действията на екипажите на съветските подводници, а се игнорира противодействието на българските моряци и летци срещу тях. В официалната „История на българския Военноморски флот” дори се посочва като положителен пример неуспешната атака на българския торпеденосец „Строги” срещу съветската подводница Щ-211 на 16 август 1941 г. Особен акцент се поставя на дебаркиралите на българския бряг със съветските подводници Щ-211 и С-32 бойни групи, съставени от българи, които живеят в СССР. Във военноисторическите изследвания, посветени само на действията на съветския Черноморски флот във Втората световна война, активността на съветските подводници в български води не се разглежда.¹² След 1989 г. тази активност бе оценена по друг начин:

„Враждебни и несъвместими с международното право са рейдовете на съветски подводници и самолети, нарушаващи българското териториално пространство и доставящи в страната въоръжена чужда агентура с очевидно противодържавно предназначение”.¹³

В изследванията на рускоезични автори след 1990 г. се откроява линията на по-голяма задълбоченост и обективност, отърсване от идеологеми и стремеж да се търсят поуки от допуснатите грешки. И това е

съвсем логично и закономерно. Защото иначе трудно може да се обясни как при наличието на 44 съветски подводници на Черно море (към 22 юни 1941 г.) флотът на Москва не успява да завоюва господство в региона и да преустанови противниковите комуникации. Още в директивата си до Военния съвет на Черноморския флот след първите шест месеца на войната народният комисар на Военноморския флот на СССР адмирал Николай Кузнецов характеризира действията на подводниците като „абсолютно неудовлетворителни” и подкрепя своята оценка с това, че: „общо 44-те подводници на Черноморския флот в началото на войната и общо 54-те подводници в края на шестмесечието са потопени 7 транспортни кораба на противника, а са загубени 7 наши подводници. Така потопяването на един транспортен кораб ни струва загубата на една подводница”. В равносметката, която години по-късно прави героят на Съветския съюз капитан I ранг Михаил Грешилов, командвал по време на войната в Черно море подводниците М-35 и Щ-215, се посочва: „В резултат на бойните действия на комуникациите на противника съветските подводници по уточнени данни са потопили с торпедно, артилерийско и минно оръжие 13 транспортни кораба (41 974 бруто регистър тона), два влекача, четири баржи, един минен заградител, девет бързоходни десантни баржи, малък ферибот тип „Зибел”, катерен миночистач, риболовен катер, а така също 19 български и турски шхуни и каботажни плавателни съдове. Освен това пет транспортни кораба (23 520 бруто регистър тона), една-две бързоходни десантни баржи и малък ферибот са повредени. За времето на войната съветският Черноморски флот загуби 27 подводници, а освен това 51 подводници получиха повреди, от които 19 – със загуба на боеспособността за продължителен срок”.¹⁴

Изводът може да бъде направен и от неспециалист по военноморското дело. Фактът, че на дъното на Черно море, в български териториални води лежат поне пет съветски подводници (има съмнения и за шеста),¹⁵ е достатъчно предизвикателство за изкушения в темата изследовател. А напоследък част от самите подводници станаха обект на водолазни експедиции, които частично изясниха причините за гибелта на тези бойни кораби и допълниха нова информация към вече лансирани в публичното пространство версии.

Голямо улеснение за изследователите е и разсекретяването на редица дела, съхранявани в Централния военноморски архив на Руската федерация (ф. 216, д. 12487, д. 12488, д. 12490, д. 12491, 12493; ф. 79, д. 39786, д. 39787, д. 39788 и др.) и по-специално публикуването в интернет на всички заповеди и директиви на адмирал Кузнецов за периода юни 1941 – май 1945 г.¹⁶ В Директива до Военния съвет на Черноморския флот за развърщането на подводниците № НШ/122 още 22 юни 1941 г. в 09.29 ч. той разпорежда да бъдат изпратени незабавно необходимите бойни единици в два района: между Констанца и Сулина, и между Констанца и

Бургас, като не се нарушават териториалните води на България и Турция. Задачата на подводниците е да прекъснат съобщенията и да се действа изключително срещу транспортните кораби и срещу румънските и немските бойни кораби. В следваща директива (№ ЗН/282 от 2 август 1941 г. 21,05 ч. Кузнецов разрешава на подводниците да действат срещу транспортните кораби на противника в териториалните води на България. Освен това в директивата има още едно разрешение за действия, което достатъчно красноречиво показва, че командването на ВМФ на СССР не се е съобразявало с неутралитета на България: „Проведите операция "ДБ-3" по засорению минами болгарских территориальных вод". Тук глаголят „засорить" е употребен в значението му „запушвам", „задръствам".

И все пак, адмирал Кузнецов разпорежда известни ограничения за операциите в български териториални води: „Бомбардировката на българските пристанища и крайбрежие засега (подч. от мен – А.П.) се забранява". Другото ограничение засяга само съветските командири, които ще „задръстват" българските териториални води с мини – те трябва да отчитат възможността за действия и на съветски подводници в същите води. Не е изяснено поради каква причина е издадена директивата № ЗН/568 от 14 октомври 1941 г., с която все пак се забранява действията на торпедоносната авиация в български териториални води. Но подводниците продължават да оперират в тях до края на войната в Черно море. На 1 април 1944 г. с Директива № ОУ-3/78 до командващия Черноморския флот отново се напомня за задачата по борбата с противниковите комуникации.

В тези условия съветските подводници започват да изпълняват бойни задачи в български териториални води. Директивата за „задръстването" с мини е изпълнена частично, което предизвиква издаването на заповед на адмирал Кузнецов № 0050 от 7 февруари 1943 г. „За изводите от бойното използване на подводниците за последното полугодие и задачите за 1943 г.", където се констатира: „Недооценка, а в редица случаи и пренебрежение към използването на подводниците за минни постановки, за което свидетелства недопустимото малко количество поставени мини пред крайбрежието на противника през 1942 г." Посочва се, че ако през 1941 г. подводниците от Черноморския флот са поставили 87 мини, през 1942 г. те са само 49.¹⁷

Резултати от минните постановки през 1941 г. има и може би затова Кузнецов иска по-масово използване на минното оръжие и през 1943 г. На 15 септември 1941 г. край Варна, пред Златни пясъци, се натъква на мина, поставена от съветския подводен минен заградител Л-4, и потъва българският кораб „Шипка". На 10 октомври 1941 г. отново пред Варна се натъква на мина, поставена от Л-5, и потъва румънският минен заградител „Реджеле Карол I" с почти пълен товар от котвени мини на борда. Дирекцията на водните съобщения към Главната дирекция на железниците и пристанищата отправя периодични искания към Министерството на

войната и Щаба на войската за осигуряване на сигурността на морските превози в български води, но получават неутешителни отговори: Морските и Въздушните войски са с ограничени възможности и имат да изпълняват много задачи, поради което „за сега не може да се въведе постоянна служба за прочистване от мини плавателните пътища по нашето черноморско крайбрежие”.¹⁸ Напрежението при осигуряването на безопасността на корабоплаването също е ефект от минните постановки на съветските подводници.

В такава обстановка съветският подводен минен заградител Л-24 излиза в осмия си пореден боен поход на 12 декември 1942 г. от базата в Поти към позиция № 50 (северното българско черноморско крайбрежие, пред носовете Калиакра и Шабла) със задача извършването на минни постановки от 20 противокорабни котвени контактни мини тип „ПЛТ” и последващо патрулиране в района с евентуално използване на торпедното и артилерийското въоръжение. Подводницата не се завръща в базата и на 11 януари 1943 г. Л-24 е отчислена от състава на Черноморския флот, а позиция № 50 е закрыта заради минна опасност.¹⁹

На 18 и 19 юли 2008 г. експедицията на „Black Sea Technical Diving” за локализиране и обследване на потъналите през Втората световна война край българското черноморско крайбрежие съветски подводници постигна поредния си успех. На 18 юли с помощта на локатор за страничен обзор обектът бе локализиран на дълбочина 59 метра в района на Шабла. На следващия ден се извърши водолазно спускане от общо шест водолаза: Владимир Явашев, Михаил Заимов, Росен Желязков, Желю Бурилков, Антон Ангелов и Кирил Неделчев с дънно време между 20 и 35 минути. Така беше извършено първото водолазно спускане до обекта. Беше поставен възпоменателен плакет с текст: „В памет на 57-членния екипаж на подводница Л-24, завинаги останали тук през декември 1942 г.” В отчета на експедицията е записано: „Подводницата лежи на равен кил на дълбочина 59 метра по посока изток-запад.

- Корпусът е в добро състояние, умерено обрасъл.
- Налични са двете палубни оръдия.
- Носът е чист на около 4 метра от дъното.
- Не бяха открити категорични следи от детонация на мина.
- Около десния винт е намотан минреп.
- По протежение на левия борд се забелязват остатъците от предполагаемо минно заграждение.

Въз основа на архивни данни и снимков материал подводницата може без съмнение да бъде причислена към типа „Ленинец”. Макар и без физически доказателства мажем да твърдим с увереност, че става дума за Л-24. На този етап от обследването категорично може да се приеме за причина на потъването форсиране на минно заграждение. Вероятно става

дума за румънското минно заграждение S-15, поставено от минния заградител „Мурджеску“.²⁰

Съветската подводница Л-24²¹ е подводен минен заградител от типа „Ленинец“, XIII-бис серия, проект 1938 г. Килът на корпуса ѝ е заложен на 20 октомври 1938 г. в Николаевския завод „А. Марти“, а спускът на вода е на 17 декември 1940 г. Започналата на 22 юни 1941 г. война на Черно море е причината недостроеният корпус да бъде буксиран до Потти, където подводницата е окончателно достроена, въоръжена и въведена в строя на Черноморския флот на СССР на 29 април 1942 г. Специалистите окачествяват подводниците от тази серия като удачни бойни кораби с мощно минно-торпедно и с нелошо артилерийско въоръжение, с добри ходови и маневрени качества, както и с подобрени битови условия за екипажа. В изданието преди началото на войната между Германия и Съветския съюз справочник Weyers Taschenbuch der Kriegs-Flotten 1941/42,²² няма данни само за подводниците от типа „Ленинец“, което означава, че проектирането, изпитанията и строителството им е опазено в тайна.

Подводното водоизместване на Л-24 е 1400 т, а надводното – 1108 т. Дължината ѝ е 85,3 м, а широчината – 7 м. Газенето в надводно положение е 4,1 м. Максималната дълбочина на потапяне е 100 м, а времето за бързо потапяне – 45 сек. Корабът е с голяма автономност – 30 дни, а времето за непрекъснато пребиваване под вода на 52-членния екипаж – 72 ч. Енергетичната установка се състои от два дизелови двигателя от по 2000 к.с. (за надводен ход) и два електродвигателя от 650 к.с. (за подводен ход). Те осигуряват надводна скорост от 18 възла и подводна – от 9 възла. Максималната далечина на плаване при скорост от 10 възла над вода е 10 000 мили, а при скорост 2,5 възла под вода е 150 мили.

Минното въоръжение от 20 мини е поместено в две хоризонтални минни тръби, разположени на кърмата. Л-24 разполага с шест торпедни апарата в носа и с два задбордни торпедни апарата в кърмата, като общото количество 533 мм торпеда на борда е 18 бр. Пред ходовата рубка е монтирано 100 мм оръдие, а зад нея – 45 мм оръдие.

Л-24 е на бойна служба от 29 април 1942 г. до (?) декември 1942 г. Екипажът ѝ има на разположение само 20 дни, за да отработи и сдаде встъпителна задача с едновременното приемане на борда на всички видове запаси. Следват пет излизания на море за отработване на задачите по управлението на кораба и веднага започва изпълнението на бойни задачи.²³ Екипажът на Л-24 участва в общо осем бойни похода. Извършва три минни заграждения с общо 60 мини, но няма данни за повредени или потопени противникови кораби на тях. На 7 октомври 1942 г. пред Босфора атакува с торпеда италианския танкер „Арка“ (2223 бруто регистър тона), като последвалият взрив на едното от тях успява да нанесе леки поражения на кораба, който е принуден да се върне обратно в

Босфора. През юни 1942 г. подводницата извършва 4 рисковани рейса до обсадения от германците Севастопол, като доставя на защитниците на града общо 220,3 т боеприпаси, 76,5 т продоволствия, 98 т бензин и евакуира 54 души.

В български териториални води Л-24 с командир капитан III ранг Георгий Апостолов се появява за първи път към 15 ноември 1942 г. В продължение на половин час през деня (от 14 ч. 20 м. до 14 ч. 51 м.) на 19 ноември 1942 г. поставя минно заграждение между точките $40^{\circ} 20,3' N / 28^{\circ} 32,65' E$ и $43^{\circ} 21,35' N / 28^{\circ} 31,8' E$. Според някои руски автори това заграждение е известно с кодовото си обозначение „1/64” и се състои от 4 банки по 5 мини тип „ПЛТ”, като интервалът между банките е 2 кабелта, минният интервал е 45-64 м, а удълбочението на всяка мина е 2,4 м. Според други руски изследователи данни за откриването на това минно заграждение и за някакви натъкнали се на него кораби няма. Няма такива данни и за минното заграждение, извършено от същата подводница на 4 октомври 1942 г. пред Ялта.

На 12 декември 1942 г. вечерта Л-24 отплава от Поти към позиция № 50. Съгласно получената заповед, Л-24 е трябвало да напусне позицията на 29 декември и на 31 декември 1942 г. да се завърне в базата. Единствената радиограма, изпратена от борда ѝ е само 30 минути след отплаването, в която командирът на подводницата иска включването на радиомаяците Поти, Батуми и Сухуми, вероятно за да определи точно мястото си преди да поеме по курса към Калиакра. Това е причината за големите разногласия между руските изследователи относно датата на гибелта на Л-24 в български териториални води. Предположенията варират от 15 до 29 декември 1942 г.²⁴ – датите на пристигането в района на позицията и на напускането ѝ. К. Б. Стрелбицки например твърди, че това е станало още на 15 декември, защото според данните, с които разполага, в този район през декември 1942 г. не са били фиксирани никакви взривявания на мини, поради което твърди също, че Л-24 е потопена след натъкване на немска подводна мина, без да е могла да извърши минно заграждение.²⁵ Това обаче е абсурд. Не може да се твърди едновременно, че хем не е имало фиксирани взривявания на мини, а пък Л-24 да се е натъкнала на мина.

В района наистина има минно заграждение, най-вероятно с немски противоподводни мини „УМА”. Това не е било известно на съветското военноморско командване. Възможно е след попадането в това минно заграждение командирът на Л-24 да е предприел маневра за форсирането му или да маневрира на определена дълбочина, за да изведе подводницата в безопасни води. Ако това е станало в подводно положение, приплъзването на минното въже, намотаването му на единия от гребните винтове и взривяването на съответната мина не би могло да се забележи на брега. Подводен взрив на разстояние 7-8 мили от брега не би могъл и да се

чуе от брега, особено в суровото декемврийско време в морето пред Шабла и Калиакра.

Разбира се, не бива да се изключва и възможността Л-24 да се е натъкнала на собственото си минно заграждение при допускане на навигационна грешка както при самата минна постановка, така и при определяне на мястото на кораба при пристигането му в района след тридневен преход в открито море. Това при съществуващите тогава навигационни средства – без радиолокация, без работещи фарове по крайбрежието и при облачно време (което не позволява използването на астрономически способности) или при силен дъжд или снеговалеж (което не позволява използването на визуалните способности) е напълно възможно.²⁶

Изводът на експедицията, че Л-24 е загинала при форсиране на минно заграждение е логичен, въпреки че водолазите не са констатирани с категоричност видими следи от взрив по корпуса. Това може да се дължи на две причини. Първата: пробойната да е в района на дъното („корема“) на подводницата и тя да е „легнала“ на дъното върху нея. В допълнителен разговор с Михаил Заимов бе уточнено, че въпреки силното течение, корпусът все пак е потънал на около метър в пясъчното дъно, което дава възможност на пробойната да остане невидима за наблюдателя. Втората причина е тази, че мината би могла да се взриви и не само в непосредствена близост до корпуса, но силата на взрива и подводното налягане при тази дълбочина са достатъчни да разхерметизират подводницата и да повредят жизнено важните ѝ системи за управление.

Опитът от Втората световна война показва, че при такива взривове е възможно сместване на акумулаторните батерии и вследствие на това отделяне на отровни газове и избухване на пожари. Подводницата не би могла да потъне от само себе си без да изгуби положителна плавателност, а за това е необходимо да приеме тонове задбордна вода. Възможно е командирът на Л-24 да е бил принуден от внезапно възникнали обстоятелства (атака от авиация или от надводни кораби) да направи аварийно потапяне и да форсира минното заграждение (ако изобщо е знаел или е предполагал за него) в подводно, а не в надводно положение, каквато е приетата практика. Необходимо е да се уточни също, че немската противоподводна мина „УМА“ е предназначена не само срещу подводници, но и срещу надводни кораби с по-голямо газене (а при Л-24 то е над 4 м). Ако Л-24 е извършвала минна постановка преди своята гибел, то според препоръките на „Временно наставление за бойната дейност на подводниците – 1939 г.“ („НПЛ-39“), тя се извършва в надводно положение, за да може стриктно да се контролира за наличието на изплавали мини и при откриването на такива да се унищожават с артилерийски огън. Не бива да се изключва и възможността при фаталното за Л-24 маневриране да се е проявил един от нейните конструктивни недостатъци: слаба устойчивост в подводно положение, което при резки

маневри води до голям крен и диферент.²⁷ Това, съчетано с намотаването на минното въже на единия от гребните винтове, може би е ограничило командира на кораба до невъзможност за по-нататъшна маневра под вода.

На борда на Л-24 загиват 57 души – това е най-голямата загуба в жива сила, претърпявана някога в историята на руското и на съветското подводно плаване в Черно море до края на Втората световна война. През 1987 г. за първи път екип на Института по океанология към БАН във Варна открива останките на неидентифициран кораб в района срещу нос Шабла. Тъй като целта на експедицията е съветската подводница Щ-210, те подминават потъналия кораб, защото дължината му е по-голяма (дължината на Щ-210 е 58,8 м, а на Л-24 – 85,3 м). През 1991 г. с помощта на буксируемия подводен апарат „Релеф-4000” на дълбочина около 60 м. отново екип на Института по океанология открива Л-24. Констатирано е, че подводницата лежи на курс 290°, а рубката се издига над дъното на височина 9,2 м. Координатите на открития подводен обект според неофициални данни са 43°19.392'N и 28°42.550'E (по други данни 43°19.4'N и 28°41.5'E).

Гмуркачите от Black Sea Technical Diving заслужават поздравления и подкрепа за своята упорита професионална работа, която се увенчава с успех. Нека да припомним, че на 12 и 13 юни 2007 г. този екип извърши и първото водолазно спускане до потъналата пак в този район съветска подводница Щ-210.²⁸ Благодарение на резултатите, постигнати от техните експедиции, до голяма степен се изясниха обстоятелствата около гибелта на Щ-210 и на Л-24. Не само районът на тяхната гибел е един и същ, но и причините за тяхната гибел са еднакви – намотаване на минреп (минно въже) на гребен винт и последваща експлозия на мина.

Остава за изясняване още един важен въпрос: на чие минно заграждение (освен евентуално на своето) се натъква Л-24. Според С. Богатырев, А. Гусев и М. Морозов (с известни уговорки) – става въпрос за румънското минно заграждение S-15. В колективен труд П. Боженко, А. Воронов, А. Смагин, К. Стрельбицкий и В. Филиппов твърдят същото.²⁹ В друг колективен труд П. Боженко, А. Смагин и К. Стрельбицкий допускат алтернативата S-15 или S-18, без да уточняват чие дело е последното минно заграждение.³⁰ В представителното издание “Румънските ВМС през Втората световна война” (1996 г.) е публикувана карта на минните заграждения, извършено от румънски кораби през войната. Според нея, минните заграждения от н. Калиакра до Констанца, а така също пред Варна и Бургас – са румънски. Според румънски автори, в периода 8 – 21 октомври 1941 г. е проведена операция, наречена „Варна”, и изпълнена само от румънски кораби, а поставените минни линии са седем. Важно уточнение в публикацията е това, че заграждението е южно от нос Калиакра. В поясненията за румънските минозаградни действия през

периода 1942 – 1943 г. обаче се разказва само за заграждения, извършвани в съветски и в румънски, но не и в български води.³¹

В първото издание през 1968 г. на най-подробните хроники на морската война като част от Втората световна война немските изследователи Юрген Ровер и Герхард Хюмелхен не фиксират гибелта на Л-24. В интернет-изданието на книгата през 2007 г. те посочват, че причина за гибелта на Л-24 (15 – 29 декември 1942 г.) е минно заграждение пред Шабла, без да уточняват кой е поставил това заграждение. По отношение на румънските минни заграждения пред българските брегове и в двете издания авторите поддържат твърдението, че през периода 7 – 16 октомври 1941 г. са действали румънските минни заградители „Дачиа”, „Реджеле Карол I” и „Адмирал Мурджеску”, охранявани от румънските торпедоносци „Сборул”, „Налука” и „Змеул”, артилерийските кораби „Гигулеску” и „Думитреску” и „периодично” от българските торпедоносци „Смели”, „Дръзки” и „Храбри”. Посочва се, че са поставени 4 минни линии и една линия от минни защитници (противотрални мини). Изследователите обаче не посочват къде са тези минни линии. Уточнява се и гибелта на „Реджеле Карол I” пред Варна с пълен минен боезапас на борда, което изключва участието на кораба в осъществяване на заграждението.³²

В следвоенния период е направен опит за изясняване на румънските минни заграждения в български води и то точно за акваторията между паралелите на Шабла и българо-румънската граница. Наскоро разсекретени документи от Архива на Щаба на ВМС показват, че това става през 1958 г., когато в началото на м. февруари Генералният щаб на Румънската армия се обръща с молба до Генералния щаб на Българската армия да бъде разрешено на формиране румънски миночистачни кораби да прочистят военновременно минно заграждение в български води. Посочени са и съответните координати. Едва в края на м. април с. г. от Щаба на българските ВМС пишат до Генералния щаб на Българската армия, че не разполагат с данни за такова минно заграждение и молят румънските ВМС да им съобщят данни за минната обстановка между Шабла и българо-румънската граница: кога са поставени, колко и какви мини са използвани и какви предишни миночистения са извършвани по тези заграждения.

Отговорът на румънската страна се отнася само до едно минно заграждение: поставено на 3 юли 1943 г., състои се от 65 мини ЕМФ (печатна грешка при превода – такива мини няма, вероятно става въпрос за немските противоподводни мини УМА – бел. А.П.), 250 минни защитници, удълбочението на мините е 15 м, а на 2 октомври 1948 г. съветски кораби са протралили минната линия и са взривили 12 мини.³³ Това минно заграждение нито като място (начало: ϕ 43°42'7; λ 28°48'6, край: ϕ 43°36'2; λ 28°43'6 - то е пред Крапец, а не пред Шабла), нито като време, би могло да се свърже с гибелта на Л-24.

Тъй като оригиналните карти на българските минни заграждения са иззети от съветските военноморски власти през 1944 г. и не са върнати и до сега, се налага да се търси информация в наличните архивни следвоенни дела. В информация от Щаба на българските Морски войски до съветското военноморско командване за организацията на флота през 1941 – 1944 г. има карта-приложение „Разположение на частите, отбраняващи Черноморския бряг към 1944 г.“, на която са очертани и минните заграждения. На нея обаче първото северно противоподводно минно заграждение, поставено в наши води, се състои от 60 мини и се намира южно от нос Калиакра, а пред нос Шабла не фигурира никакво минно поле.³⁴ Това обаче е само един справочен документ, който не може да бъде възприет като окончателно доказателство за принадлежността на минното заграждение пред нос Шабла. В други документи, съхранявани в Архива на Щаба на ВМС, се уточнява, че противоподводно заграждение (със 148 мини УМА) има и пред Каварна, а така също, че пред нос Шабла са подсечени такива мини през периода 1944 – 1945 г.³⁵ Според изследователя Георги Антонов, през периода 1944 – 1948 г. пред цялото българско черноморско крайбрежие са обезвредени 377 германски противоподводни мини УМА. Същият автор е проучил, през средата на ноември 1941 г. българският военен флот получава доставените от Германия 150 мини тип УМА за борба с подводници.³⁶ До сега обаче няма публикуван документ, който да дава информация кога, къде и от кого са поставени тези мини в български териториални води.

Очевидно е, че противоподводното минно заграждение пред нос Шабла, станало причина за гибелта на съветския подводен минен заградител Л-24 през декември 1942 г., остава неизяснено като произход и трябва да бъде обект на отделно изследване. В крайна сметка то ще изясни на чии мини се дължи най-голямата загуба за съветския подводен флот на Черно море през Втората световна война.

¹ Цит. по България – своенравният съюзник на Третия райх, С., 1992, с. 35

² България – своенравният съюзник на Третия райх..., с. 78, 101, 104

³ Вж. сб. Българо-съветски политически и военни отношения (1941 – 1947 г.), С., 1999: **Васильева, Н.** Военные аспекты советско-болгарских отношений в период участия Болгарии в войне на стороне фашисткой Германии (с. 42 – 60); **Николов, Р.** Образът на СССР в българската военна пропаганда 1941 – 1944 г. (с. 61 – 66); **Баев, Й.** Някои проблеми на съветската политика към България 1943 – 1945 г. (с. 67 – 79); Също: **Васильева, Н.** България в военно-политических концепциях и внешнеполитической деятельности СССР в накануне и в начальный период войны. В: Българо-съветски политически и военни отношения (1917 – 1941 г.), С., 1998, с. 158 - 192

⁴ **Донева Л.** Архивите на ВМС (1941 – 1944 г.). във: ФАРватор 2002, С., 2002, с. 83 - 86

⁵ **Грънчаров, Ст.** България 1919 – 1944. В: Стателова Е., Грънчаров Ст. История на нова България 1878 – 1944, С., 1999, с. 610

⁶ **Кръстева М.** Морето в международните отношения и външната политика на България 1944 – 1949 г., Варна, 2005, с. 99 - 100

⁷ **Панайотов Ат.** За някои действия на съветския Черноморски флот в български териториални води (1941 – 1942 г.). във: Втората световна война, България и следвоенният свят (сборник доклади и научни съобщения, изнесени на научна конференция в София, 20 април 2005 г.), С., 2005, с. 139 - 144

- ⁸ **Ольховатский О.** Боевые походы подводных лодок Черноморского флота в Великую Отечественную войну 1941 – 1944 г. Хроника. В: Military Крым, бр. 9, Севастополь, 2008, с. 73
- ⁹ Държавен военноисторически архив – Велико Търново (ДВИА), ф. 22, оп. 3, а.е. 374, л. 393
- ¹⁰ ДВИА, ф. 22, оп. 3, а.е. 374, л. 57. В друго изложение се посочва, че при евентуално пленяване на българския екипаж от съветските власти, последният „ще бъде третиран като пиратски” - ДВИА, ф. 22, оп. 3, а.е. 374, л. 35
- ¹¹ ДВИА, ф. 22, оп. 3, а.е. 374, л. 393, 395
- ¹² **Белоусов Н.**, Съветски подводници край бреговете на България през 1941 г. – Векове, кн. 5, С., 1972, с. 3 – 14; История на българския Военноморски флот, С., 1989, с. 119; **Видински К., Ермаш С.** Десант със специално назначение. В: Румбове на бойното братство, С., 1987, с. 36 – 49; **Антонов Г.** Съветският Военноморски флот във Великата отечествена война 1941 – 1945 г., С., 1980; **Антонов Г.** Военноморският флот на СССР във Великата отечествена война 1941 – 1945 г. В: Боев Р., Антонов Г., Колев К., Павлов Вл. Под развети дружески флагове (Из историята на българския и съветския военноморски флот), С., 1980, с. 83 - 107
- ¹³ **Грънчаров, Ст.** България 1919 – 1944..., с. 611
- ¹⁴ Цит. По **Морозов М.**, Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Часть 2. Черноморский флот, М., 2003, с. 3, 4
- ¹⁵ **Панайотов Ат.** Гибелта на съветската подводница Щ-211 при нос Св. Атанас (ноември 1941 г.) – още едно предизвикателство пред българската военноморска история. Във: Втората световна война и Балканите (сборник доклади и нау(ни) съобщения, изнесени на международна научна конференция в София, 20-21 юни 2001 г., С., 2002, с. 296
- ¹⁶ <http://glavkom.narod.ru/directiv.htm> (този сайт се поддържа от 2000 г.); <http://town.ural.ru/ship/docs/docsnk41>. Голяма част от тези директиви и заповеди са публикувани и в някои авторски изследвания, вж. напр. : **Платонов А.В., Лурье В.М.** Командири советских подводных лодок 1941 – 1945 гг., Санкт-Петербург, 1999, с. 110 – 123; **Морозов М., Кулагин К.**, Советский подводный флот 1922 – 1945 гг., М., 2006, с. 837 – 845
- ¹⁷ **Морозов М., Кулагин К.**, Советский подводный флот 1922 – 1945 гг.,..., с. 841
- ¹⁸ Държавен архив – Варна, ф. 3к, оп. 1, а.е. 188, л. 53, 54
- ¹⁹ **Морозов М.**, Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Часть 2..., с. 23-24, 90; **Стрельбицкий, К.** Навечно остались в глубинах Черного моря..., М., 2003, с. 97-98
- ²⁰ **Займов, М.** Първото водолазно спускане до Л-24, Морски вестник, бр. 15/16 от 6 авг. – 10 септ. 2008 г., Варна, с. 6
- ²¹ Данните за подводниците от този проект са взети от: **Гусев, А.** Советские подводные лодки 1922 – 1945 гг., Санкт-Петербург, 2004, с. 70-73; **Морозов М.**, Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Часть 2..., с. 23-24
- ²² Weyers Taschenbuch der Kriegs-Flotten 1941/42, Berlin, 1941
- ²³ **Морозов М., Кулагин К.**, Советский подводный флот 1922 – 1945 гг.,..., с. 680
- ²⁴ Според **Гусев, А.** Советские подводные лодки 1922 – 1945... – след 12 декември; **Богатырев С.** Потери боевых кораблей и катеров ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг., Львов, 1994, с. 19 – 24 декември; http://www.battleships-cruisers.co.uk/russian_submarines.htm - 24 декември; **Платонов А., Лурье В.** Командири советских подводных лодок..., с. 66 – 29 декември.
- ²⁵ **Стрельбицкий К.** Во имя России – Мартиролог черноморских подводников Отечества (1909 – 1945), М., 2003, с. 132 (Специальный выпуск альманаха „Подводник России”)
- ²⁶ Според **Богатырев С., Ларинцев Р., Овчаренко А.** Потери ВМФ противника на черноморском ТВД 1941 – 1944 г., Киев, 1998, с. 14, първото зараждение на Л-24 е на 3 мили югоизточно от н. Калиакра, което не кореспондира с мястото на нейната гибел, но второто е на 9 мили източно от н. Калиакра, което при навигационна грешка може да се окаже близко до сегашните ѝ координати.
- ²⁷ **Морозов М., Кулагин К.**, Советский подводный флот 1922 – 1945 гг.,..., с. 604, 131
- ²⁸ **Займов М.**, Експедицията до Щ-210, Морски вестник, бр.13 от 4 – 18 юли 2007 г., с. 12
- ²⁹ **Боженко П., Воронов А., Смагин А., Стрельбицкий К., Филиппов В.** Мартиролог всех погибших русских и советских подводных лодок 1904 – 2000. в: Подводник России, № 1, М., 2002, с. 108
- ³⁰ **Bożenko P., Smagin A., Strelbickij K.**, Radzieckie okręty podwodne utraczone w czasie II wojny światowej w latach 1939 – 1945. Okręty wojenne, Nr 2, Warszawa, 1999, s. 34
- ³¹ MARINA ROMÂNĂ ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL / ROMANIAN NAVY IN WORLD WAR II, Editura Modelism, Bucureşti, 1996, p. 52, 90, 92
- ³² **Rohwer J., Hümmelchen G.** Chronik des Seekrieges 1939-1945, Gerhard Stalling Verlag, 1968, Oldenburg und Hamburg; s. 175; **Jürgen Rohwer** zusammen mit **Gerhard Hümmelchen**, Chronik des Seekrieges 1939-1945, Herausgegeben von der Bibliothek für Zeitgeschichte, Württembergische Landesbibliothek, Stuttgart 2007, Zeittafel - Dezember – 1942; <http://www.zeitgeschichte-online.de>

³³ Архив на Щаба на ВМС (АЩВМС), ф. 1, оп. 1, а.е. 266 (1958 – 1961 г.), л. 2, 3, 35

³⁴ АЩВМС, ф. 1, оп. 1, а.е. 302, л. 82

³⁵ АЩВМС, ф. 1, а.е. 306, л. 15; ф. 1, а.е. 32, л. 90, 102

³⁶ **Антонов, Г.** Българският военноморски флот през Отечествена война 1944 – 1945, Варна, 1985, с. 90;
Антонов Г. Българският военен флот от края на Първата световна война до деветосептемврийската социалистическа революция. В: Известия на Института за военна история – ГЩ и Военноисторическото научно дружество, т. 39, С., 1985, с. 270