

9(47925)

4-18



Ն.Ս. ԻՍԱԿՆՈՎ

9(47.925)  
B-18

ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

Ա.Վ.ՎԱՐԴԱՊԵՏՅԱՆ

Ն.Ս. ԻՍԱԿՆՈՎ

579



ԵՐԵՎԱՆԻ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆԻ ՀՐԱՏԱՐԱԿՉՈՒԹՅՈՒՆ

ԵՐԵՎԱՆ — 1973

Հ. Ս. Իսակովն իր ծովային ծառայությունն սկսել է մինչև ստաջին համաշխարհային պատերազմը: Նա անցել է երկար և փառավոր ուղի՝ հին Ասիատորմի ժամապահության պետից մինչև սովետական ռազմա-ծովային Ասիատորմի գլխավոր շտաբի պետ, ՍՍՀՄ Ասիատորմի գլխավոր հրամանատարի տեղակալ, Ասիատորմի փառապանծ ծովակալ:

Հ. Իսակովը ակտիվորեն մասնակցել է Հոկտեմբերյան սոցիալիստական մեծ հեղափոխությանը, քաղաքացիական կոիվներին և Հայրենական մեծ պատերազմին:

Ներկա գրքովում բուսաբանված է Հ. Իսակովի ռազմա-ծովային գործունեությունը, վեր է հանված նրա գիտական-տեսական հարուստ ժառանգությունը:

704—73  
33, 1—12—2 38ա—73

Երևանի համալսարանի  
Հրատարակչություն, 1973 թ.

АРШАК ВАРДОВИЧ  
ВАРДАПЕТЯН

И. С. ИСАКОВ

(На армянском языке)

Издательство Ереванского университета  
Ереван — 1973

## Հ. Ս. ԻՍԱԿՈՎԻ ԿՅԱՆՔՆ ՈՒ ԳՈՐԾՈՒՆԵՈՒԹՅՈՒՆԸ

Հովհաննես Ստեփանի Իսակովը ծնվել է Կարսի շրջանի Հաջիբենդ գյուղում 1894 թ. օգոստոսի 22-ին: Իսակովի հայրը՝ Ստեփանը, հարուստ գյուղացու ընտանիքից էր, պապը՝ Տեր-Իսահակյանը, ջրաղացպան:

1877—1878 թթ. ռուս-թուրքական պատերազմի ժամանակ Իսակովի հայրը կամավոր է գրվում և բանակի շտաբում աշխատում որպես թարգմանիչ (տիրապետում էր թուրքերենին): Այնուհետև նա դառնում է զինվորական շինովնիկ: Ստեփանը ծանոթ լինելով ճանապարհաշինությունների տեխնիկային, մասնակցում է մի շարք կամուրջների ու ճանապարհների կառուցմանը, որի համար Կարսի կայազորի պետի կողմից պարգևավատրվում է շքանշանով: Պատերազմից հետո Ստ. Իսակովը անցնում է պետական ծառայության և երկար տարիներ աշխատում որպես ճանապարհային տեխնիկ՝ Հայաստանում ու Գանձակում, այնուհետև՝ Բաքվի նավթահանքերում որպես մանր կապալառու: Ստեփան Իսակովը մահանում է 1906 թրվականին՝ սրտի արատից: Հոր մահից հետո Հ. Իսակովը ավագ եղբոր՝ Պողոսի հետ, անցնում է քեռու՝ Պ. Ա. Լաուերի խնամակալության տակ: Վերջինս հայտնի ճարտարապետ էր, ապրում էր Թիֆլիսում: Իսակովների ընտանիքի ամբողջ հոգսը ընկնում է Իսակովի մոր՝ Իդա Անտոնովնայի վրա<sup>1</sup>:

Դառն ու շարքաշ կյանքի մեջ ապրեց Իդա Անտոնովնան:

<sup>1</sup> Իդա Անտոնովնայի պապերը ծագումով շվեդացի էին:

Նրեխաների գոյությունը պահպանելու համար նա հարկազրկված է լինում ծառայության անցնել մասնավոր ընտանիքներում որպես երեխաների դաստիարակչուհի: Քարեօիրտ մայրը մեծ ցանկություն ուներ իր զավակներին տալու կրթության: Նա իր սուղ միջոցներից տնտեսելով և եղբորից նյութական օգնություն ստանալով, կարողանում է երեխաներին՝ Մարիամին և Պողոսին, ընդունել տալ միջնակարգ դպրոց, իսկ Հովհաննեսին՝ Թիֆլիսի ռեալական դպրոցը:

Ռեալական դպրոցում սովորելու ժամանակ Հովհաննեսը ցուցաբերում է զարմանալի ընդունակություններ բոլոր առարկաների դժով, բայց ամենից շատ նա խորանում է տեխնիկական առարկաների մեջ: Գյուրոցի վերջին՝ 7-րդ դասարանում պատանու մեջ հատկապես մեծ հետաքրքրություն է առաջանում դեպի ծովագնացությունն ու ճանապարհորդությունը: 1913թ. Իսահովը հաջող կերպով ավարտում է Թիֆլիսի ռեալական դպրոցը և մեկնում Պետերբուրգ՝ բարձրագույն կրթություն ստանալու տեղի տեխնոլոգիական ինստիտուտում: Նա ընդունվում է ինստիտուտ և միաժամանակ ինստիտուտի զարածում աշխատում որպես բանվոր: Ուսանողական տարիներին Իսահովը ծանոթանում է ռուս հեղափոխական-դեմոկրատների աշխատություններին, շփվում առաջադեմ ուսանողների հետ, ակտիվորեն մասնակցում ուսանողական զիտական ընկերության աշխատանքներին:

Տեխնոլոգիական ինստիտուտում սովորելիս նա դիմում է ներկայացնում ընդունվելու ծովային կորպուսը, սակայն նրան մերժում են նախ ազնվական դասին չպատկանելու, ապա՝ «ալլազգի» լինելու համար: Ծովային ուսումնարանի ընդունող հանձնաժողովի ներկայացուցիչը (2-րդ կարգի կապիտան) Իսահովին խորհուրդ է տալիս սովորելու գնալ հետեւական զորամասերի գծով, որովհետև, ասում է նա, մինչև օրս նավատորմում ոչ մի հայ չի ծառայել: Իսահովը կապիտանին հիշեցնում է, որ նավատորմում ծառայել են և այժմ էլ ծառայում են հայեր՝ վկայակոչելով կազար Սերեբրյակովի<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Կազար Մարկովիչ Սերեբրյակովը (1810—1862) իր ծառայությունն

և Ալեքսանդր Գարսուհի<sup>3</sup> անունները: Կապիտանին զարմացնում է պատանու համարձակությունը:

Լրանում էր Հ. Իսահովի 20 տարին, շուտով, նա պետք է զորակոչվեր բանակ: Ելնելով այդ հանգամանքից, Իսահովը շտապում է ընդունվել նավատորմ: Նա սկզբում ընդունվում է Պետերբուրգի ծովային դպրոցը՝ «Նավատորմի յունկերը», որտեղ ընդունվելու համար հաշվի չէին առնում ծագումը:

Մինչև հեղափոխությունը, իբրև ծովային դպրոցի սան, Հ. Իսահովը մասնակցում է հեռավոր-արևելյան ծովային երկու արշավներին, նավարկում է Ճապոնական ծովում, Խաղաղ օվկիանոսում, լինում է Վլադիվոստոկում, Կամչատկայում, Ճապոնիայում, Չինաստանում, Կորեայում: Ամուր գետի նավատորմում ծառայում է «Շտորմ» նավի վրա, իսկ Սիբիրյան նավատորմում՝ «Սունգուլյա» և «Սերգիտի» ականակիրների վրա: Ավարտելով զարգեմարիայի կուրսերը 1917 թ. Փետրվարյան հեղափոխության նախօրյակին, նա ստանում է միջմանի կոչում ժամանակավոր կառավարության օրոք:

Առաջին անգամ ծովային ծառայության է անցնում Վլադիվոստոկից փոքր-ինչ այն կողմ՝ Նովիկ ծովախորշում բազավորված Սիբիրյան ռազմական նավատորմում:

Հեռավոր Արևելքում ցարական Դեռաստանը ստեղծել էր

---

սկսել էր Սևծովյան նավատորմում: Տիրապետում էր արաբերեն և թուրքերեն լեզուներին, հաճախ կատարում էր ռազմա-դիվանագիտական աշխատանք: Լ. Մ. Սերեբրյակովը ծովային գործի մեծ կազմակերպիչ էր, մասնակցել է Կովկասի սևծովյան ափերի ամրացված գծի ստեղծման աշխատանքին, հիմնադրել է Նովորոսիյակ բազաբը: Փոխ-ծովակալ Սերեբրյակովի անվանը Կարասու-Բազարից փոխադրվել է Սևաստոպոլ 1955 թ. մայիսի 21-ին, թաղվել Սևաստոպոլի 1854—1855 թթ. պաշտպանության գոհերի պատմական եղբայրական գերեզմանոցում:

<sup>3</sup> Ալեքսանդր Նիկոլաևիչ Գարսուհը Հոկտեմբերյան հեղափոխությունից անմիջապես հետո, նախկին շատ սպաների հետ միասին, ծառայության անցավ ԲԳԿՆ-ի շարքերը: Նա ստորջրյա նավագնացության լավ մասնագետ էր: Հետագայում աշխատում էր որպես ծովային ակադեմիայի պրոֆեսոր: Մահացել է Լենինգրադում քսանական թվականներին:

թե՛ առևտրական և թե՛ ռազմական նավատարմ, որոնցից յուրաքանչյուրն ունի իր սեփական սառցահատը: Ռազմական նավատորմի սառցահատը, որը Ռուսաստանի զինվորական գերատեսչության պատվերով կառուցվել էր Շանհայի մասնավոր նավաշինարաններից մեկում և վերադրվոստով էր բերվել 1916թ. փետրվարի 3-ին, ստացավ «Գեներալ-ադյուտանտ Սուխոմլինով» անունը: 1916թ. ամռան սկզբներին մի խումբ զարդեմարիներ<sup>4</sup>, այդ թվում և Հ. Իսակովը, ուսումնական նավից ափ են իջնում «Ռուսսկի» կղզու վրա և անցնում «Սուխոմլինով» սառցահատի հավապետի տրամադրության տակ:

Փետրվարյան հեղափոխության նախօրյակին սառցահատի անձնակազմի վրա տեղացավ բոլշևիկյան դադափարների ազդեցությունը: Շուտով սառցահատը ստացավ «Կազակ նաբարով» անունը: Հայրենական մեծ պատերազմի ժամանակ այն խորտակվեց ականից:

Հ. Իսակովի հեռավոր-արևելյան ծովային ծառայությունը հաջորդեցին պատմական իրադարձություններով լի 1917—1920-ական թվականները: Նավատորմներից իր համար ամենանվիրականը, որի հետ կապված է Հ. Իսակովի երիտասարդական հասուն շրջանի գործունեությունը, համարվում է Բալթիականը, որտեղ կռվել է նրա բնավորությունը, համառ կամքն ու աշխարհայացքը: Այս ռազմաբեմում Հ. Իսակովը շփվեց առաջադեմ ծովայինների հետ, ձեռք բերեց ծովային մեծ փորձ: Նա իր ծառայությունը կատարում էր բարեխղճօրեն, համարվում էր օրինակելի ծովային: Այդ մասին են վկայում այն բնութագրերը, որոնք տրված են նրան բարձր հրամանատարության կողմից:

Մեծ է Բալթիական նավատորմի դերն ու նշանակությունը ինչպես հեղափոխության հաջթանակի գործում, այնպես էլ բաղաբացիական կռիվներում: Նա Բալթյան նավատորմայինների հետ միասին գործուն մասնակցություն է ունեցել Հոկ-

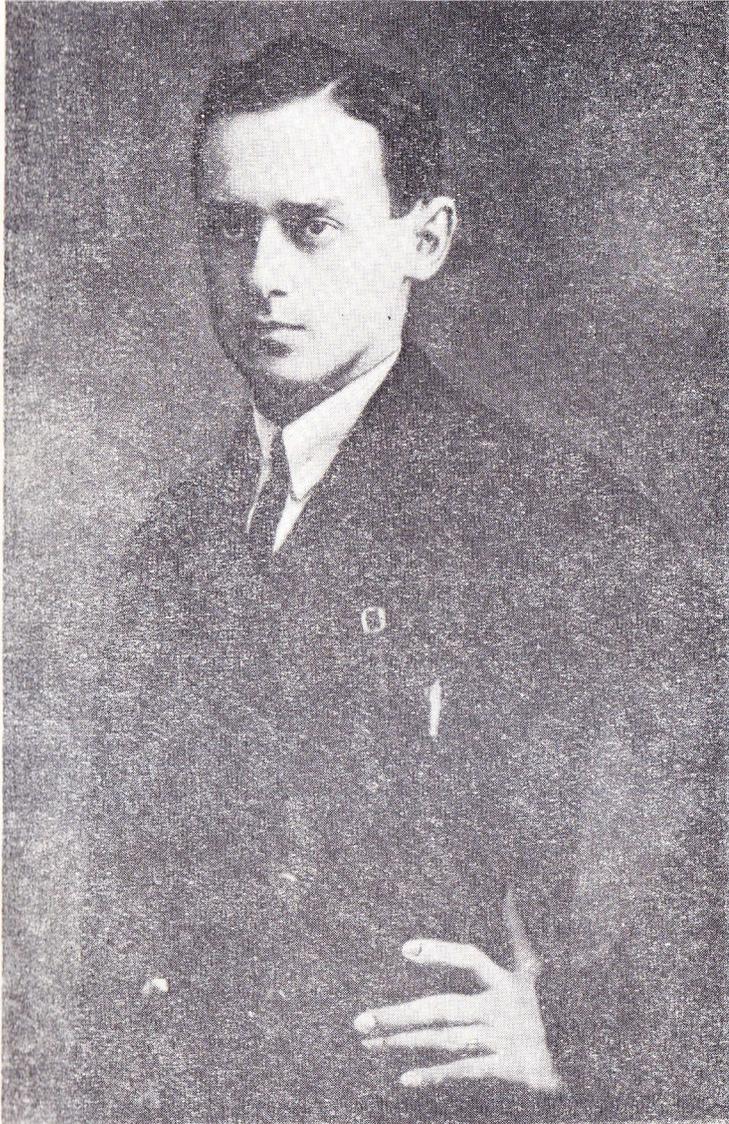
տեմբերյան զինված ապստամբությանը: Այդ մասին նա գրում է իր կենսագրականում:

Բալթիական նավատորմում աշխատելու համար նա ներկայանում է Հելսինգֆորսի նավատորմի շտաբը և նշանակվում Ռեկի (Տալին) «Բեկկեր» գործարանում կառուցվող «Իզյասլավ» ականակիր նավի ռեկոր: Ռեկում ռեկորի պաշտոնում աշխատելիս, նա ձեռք է բերում հարուստ փորձ, վայելում մեծ հեղինակություն «Իզյասլավ» ականակիրը կառուցող բանվորների և մասնագետների շրջանում: Ռեկում այդ ժամանակ փորձում էին իրենց ազդեցությունը տարածել էստոներն ու մենչևիկները, ուստի սուր վեճեր էին տեղի ունենում մանրբուրժուական այդ կուսակցությունների և բոլշևիկների միջև: Երիտասարդ միջմանը չէր խուսափում այդ վեճերին մասնակցելուց, ընդհակառակն, երբեմն ինքն էր առիթ տալիս այդպիսի վեճերի և պաշտպանում բոլշևիկյան տեսակետը:

Տեղին է ասել, որ «Իզյասլավ» նավի շինարարությունը նոր փուլ հանդիսացավ նավաշինության մեջ Ռուսաստանում: Այստեղ գրեթե լեցին Իսակովի կազմակերպական շնորհքն ու ընդունակությունները նավաշինության գործում: Նա աշխատում էր խիստ լարված, քաղաքում կացարան չունենալու պատճառով քնում էր կառուցվող էսկադրային ականակրի նավախցում, շարքային ծովայինների և սպաների հետ կողք-կողքի: «Քաղաքում,— գրում է նա,— բնակարան չունեի: Սովափին որևէ մտերիմ ընկեր նույնիսկ չունեի: Մոտոցեբս գտնվում էին հեռու՝ Կովկասում: Երկու դասընկերներս— նույնպես միջմաններ— ապրում էին յուրաքանչյուրն իր նավում»:

«Իզյասլավը» շարք մտավ 1917թ. մայիսին: Երկար փորձարկումներից հետո այն դուրս բերվեց մարտական գործողությունների՝ մասնակցեց ականապատման արշավներին, պաշտպանեց նեղուցները: Այդ մասին Հ. Իսակովը իր կենսագրականում գրել է. «Այդ էսկադրային ականակիրով Ռիգայի ծովածոցում մասնակցեցի դեմանական նավատորմի զեմ մղված բոլոր մարտերին: Սառցակալումը սկսվելիս անցանք ձմեռելու Հելսինգֆորս, որտեղ Հոկտեմբերյան օրե-

<sup>4</sup> Սովային դպրոցի բարձր դասարանների աշակերաներ:



րին, նավից («Բզյասլավ») դիվիզիոնի պետի, նավի հրամանատարի և ուրիշների փախուստից հետո, ընտրվեցի նավի հրամանատարի ավագ օգնականի պաշտոնում<sup>5</sup>:

2. Իսակովի, որպես փորձառու, կազմակերպված ծովայինի ունակությունները երևացին «Սառցային երթի» պատմական օրերին: Դա Բալթիական նավատորմի առաջին սարատեգիական գործողությունն էր, որը տեղի ունեցավ անձամբ Վ. Ի. Լենինի առաջարկով ու պլանով:

1917թ. վերջերին և 1918թ. սկզբներին Բալթիկ ծովում իրադրությունը բարդ էր և խառը: Այդ ժամանակ որոշվում էր Բալթիական նավատորմի ճակատագրի հարցը: Սովետական Ռուսաստանի հակահեղափոխական ուժերը, օտարերկրյա իմպերիալիստական պետութայններից օգնություն ստանալով, նպատակ ունեին տապալել երիտասարդ հանրապետությունը:

Գերմանական ռազմանավերը հայտնվել էին Ալանդական կղզիների մոտ և ծուխ էին արձակում սովետական նավատորմի դիմաց և կապի ծառայության զիտակետերի տեսանելիության սահմանում: Այդ ժամանակ գերմանական իմպերիալիստների օգնությամբ աշխուժացել էր նաև ֆիննական հակահեղափոխությունը, որը դաժանորեն վարվեց ֆինն բանվորների հետ: Ֆիննական սպիտակգվարդիականների գործողությունները լրիվ համաձայնեցված էին գերմանական հրամանատարության հետ, որոնք, ինչպես հայտնի է, 1918 թ. ընդհանուր հարձակում էին սկսել Ռևելի և Պսկովի ուղղությամբ: Օկուպացներով Ալանդական արշիպելագը, գերմանական զավթիչները դեպի իրենց շանգում, այնուհետև սառցահատով մի գունդ փոխադրեցին Լովիդա, նպատակ ունենալով անհապաղ տիրանալ Բալթիական նավատորմին, որը հիմնականում կենտրոնացված էր Հելսինգֆորսում:

Նրկրի և հեղափոխության շահերը պահանջում էին Բալթիական նավատորմը ղուրս բերել նման գրությունից: Կուսակցության առաջնորդ Վ. Ի. Լենինը խնդիր դրեց Բալթիա-

<sup>5</sup> Տե՛ս Հավելված, «2. Իսակովի ինքնակենսագրությունը», էջ 125:

կան ռազմանավերը դուրս բերել Ռեհելի և Հելսինգֆորսի նա-  
վահանգիստներից և վերատեղադրել Կրոնշտադտում ու Պետ-  
րոզրադտում: Առաջադրանքը բարդ էր և պատասխանատու:  
Աներևակայելի դժվարություններ էին ստեղծվել Հելսինգֆոր-  
սից նավերը դուրս բերելու նախապատրաստական աշխա-  
տանքներում: Ձմեռային վերանորոգման պատճառով մեքե-  
նաների համարյա մեծ մասը դանվում էր քանդված կամ ան-  
սարք վիճակում, չկային համապատասխան նյութեր, նավթ,  
յուղ, ռազմամթերք: Դժվարություններից մյուսն էլ այն էր, որ  
բավականին փոխվել էր նավատորմի անձնակազմը: Հին ծո-  
վայինների մի զգալի մասը կամավոր կերպով գնացել էր  
ցամաքային զորամասեր՝ հակահեղափոխական ուժերի դեմ  
կռվելու, իսկ մյուս մասը ցանկություն էր հայտնել օգնու-  
թյուն ցույց տալ ֆիննական պրոլետարիատին: Չնայած ե-  
ղած լուրջ դժվարություններին, աչքում հայտնիվ «Իդյասու-  
լավ»-ը 1918թ. ապրիլի 10-ին դուրս եկավ մարտական առա-  
ջադրանք կատարելու: Ականակիրը ղեկավարում էր Վ. Ե.  
Էմմինեն, իսկ Հ. Իսակովին, ինչպես ասվել է, վստահել էին  
ավագ սպայի օգնականի պարտականությունները: Նավի անձ-  
նակազմն իրեն լավ դրսևորեց բոլոր կողմերից: Մովային-  
ների ճնշող մասը մասնակցել էր Հոկտեմբերյան զինված ա-  
պրստամբությունը Պետերբուրգում և կռվել հեղափոխության  
բարիկադներում: «Դեռ կես տարի էլ չէր անցել Հոկտեմբեր-  
յան հեղափոխությունից, — գրում է Հ. Իսակովը, — բայց մենք  
բոլորս էլ արդեն ուրիշ մարդիկ էինք»<sup>6</sup>:

«Երբ «Իդյասուլավ» դուրս եկավ բաց ծով, — գրում է Ի-  
սակովը, — հեռվից երևացին, իսկ ապա ցրվեցին գերմանա-  
կան փոխ-ծովակալ Մաուերի հրամանատարությունը գործող  
էսկադրայի բարձրացրած ծխի սյուները: Ռազմաբեմում սո-  
վետական նավերի գորսյան վերևում երևաց գերմանական  
«Տաուբեն» մակնիշի ինքնավթիոր, որը թռչում էր շատ ցած-  
րից և տշինչ չէր նետում մեզ վրա, կարծես հաշվում էր հեռա-  
ցող նավերը: Ուստի մենք էլ չէինք կրակում»<sup>7</sup>: «Իդյասուլավ»-ը

և մյուս նավերը հաղթահարելով հաստ սառույցները, առաջ  
էին շարժվում դեպի Կրոնշտադտ:

Իսակովը այդ «սառցակերթի» մասին պատմում է մեծ հը-  
պարտությունով: Նա առանձնապես զովեստով է արտահայտու-  
վում բալթիականների բարոյա-բաղաբական կայուն ոգու և  
մարտական բարձր հատկանիշների մասին:

«Սառցակերթի» ակտիվ կազմակերպիչներն էին Վ. Ե. Էմ-  
մինեն, Ս. Պետրովը, Դիմաիկոննիկովը, Հ. Իսակովը: Քաջա-  
րի բալթիականները հաղթահարելով եղած բոլոր դժվարու-  
թյունները, նավերը փրկեցին կործանումից, դուրս բերեցին  
սառույցների միջից և հասցրին Կրոնշտադտ:

«Սառցային արշավանքից» հետո միջման Հ. Իսակովը  
Պետրոզրադի մատույցներում, Լադոգա լճում և Կասպից  
ծովում մասնակցում է սպիտակզվարդիականների դեմ մրդ-  
ված մարտերին:

Իրագրությունը Բալթիկ ծովում 1918թ. վերջին և 1919թ.  
գարնանը ուներ հետևյալ պատկերը: Բալթիական նավատոր-  
մի մարտական գործողությունների գոտին սահմանափակ-  
վում էր Ֆիննական ծովածոցի արևելյան մասով, որտեղ կար  
միայն մեկ բազա Կոտլին կղզում: Ո՛չ Պետերբուրգում և ո՛չ  
էլ Օրանիենբաումում պատրաստի բազաներ չկային նավա-  
տորմի համար:

1919 թ. գարնանը Բալթիական նավատորմի համաձայնա-  
տեղծվել էին նաև այլ կարգի դժվարություններ. վատ էր  
մատակարարումը, պակասում էր սպաները, վառելանյութը  
և այլն: Դժվարություններից մեկն էլ այն էր, որ նավատորմը  
որակյալ կազրերի կարիք էր զգում, քանի որ քաղաքացիա-  
կան կռիվների ժամանակ նավատորմի ծովայինների և հը-  
րամանատարների մի զգալի մասը ծառայության էր անցել  
հատուկ զետային և լճային նավատորմի զիներում, ծովային  
զնդերում և բրիգադներում: Այսպիսով, ստեղծված ծանր վի-  
ճակը սովետական բանակի հրամանատարությունը հարկա-  
դրում էր Բալթիական նավատորմից առանձնացնել այսպես  
կոչված գործող ջոկատը, իսկ մյուս նավերը փոխադրել եր-  
կարամյա պահպանության: Պատերազմում Գերմանիայի

<sup>6</sup> Ի. Ս. Իսակով, Պատմվածքներ նավատորմի մասին, էջ 64:

<sup>7</sup> Նույն տեղում, էջ 65:

սյարտությունից հետո Բալթիկայի ջրատարածություններում ձդտում էին տիրություն անել անդլիացիները: Նրանք Բալթիկ ծովում մեծ աժ էին ներկայացնում: Բրիտանական նավատորմը առաջադրանք էր ստացել բլոկադայի ենթարկել Բալթիկական նավատորմի ռազմա-ծովային ուժերը: Դա նախատեսված էր անել ականների, սուզանավերի, վերջրյա նավերի և ավիացիայի համատեղ ուժերով:

Անգլիայի ռազմա-ծովային ուժերի հրամանատարությունը Բալթիկ ծովում նավատորմի ուժերի տեղադրումը կատարում էր գաղտնի: Բացի այդ, նրանք դիմում էին պրովոկացիաների և դավադրությունների, տարածում էին լուրեր, որ իբր անգլիական նավատորմի նպատակն է պաշտպանվել գերմանական ռազմա-ծովային և օդային հարձակումներից: Այնուհետև, նրանք առաջ քաշեցին «անգլիական քաղաքացիների շահերը պաշտպանելու», «եռիտասարդ մերձբալթյան պետութայնները պաշտպանելու», «արևմտա-եվրոպական քաղաքականութայնը պաշտպանելու» լրզունգները: Իրականում անգլիական իմպերիալիստները նպատակ ունեին բլոկադայի ենթարկել Սովետական Ռուսաստանը ռազմական և բարոյական տեսակետից:

Արևելյան ռազմաճակատում կարմիր բանակի հարձակումը ձախողելու համար հակահեղափոխական ուժերը և օտարերկրյա զավթիչները ծրագրել էին Կրոնշտադտի պաշտպանության սիստեմին հարված հասցնել Պետրոգրադի մոտ: Սպիտակզավարդիականները, Անտանտի գործակալները նախապատրաստում էին հակասովետական խռովութայններ՝ Կրասնայա Գորկա, Մերայա Լոշադ և Օբրուչև ամրոցներում: Հակասովետական զինված ուժերը ձգտում էին դրավել Կրասնայա Գորկան՝ Կրոնշտադտի բանակին, և դրանով իսկ ուժասպառ անել Պետրոգրադի ամրացված շրջանը ու զնդակոծել քաղաքը: Սակայն թշնամու պլանները չիրականացան:

Կրասնայա Գորկայում բռնկված հակասովետական խռովութայնը ճնշելու և Պետրոգրադի պաշտպանութայնի համար Վ. Ի. Լենինի առաջարկութայնը ՌԿ(բ)Կ Կենտկոմը ցուցում է տալիս Պետրոգրադի պաշտպանութայնի խորհրդին և Բալ-

թիական նավատորմի հրամանատարութայնը ձեռք առնել կտրուկ միջոցներ: Իրոք, մեծ թվով կոմունիստներ, կոմերիտականներ և արհմիութենական ակտիվիստներ զորակոչվեցին Պետրոգրադի ռազմաճակատ: Այնուհետև ստեղծվեցին հատուկ ջոկատներ խռովարարների դեմ կռվելու համար: Սակայն Զինովևը, լինելով պաշտպանութայնի Պետրոգրադի կոմիտեի նախագահ, չէր շտապում կատարել Պետրոգրադի պաշտպանութայնի մասին ՌԿ(բ)Կ Կենտկոմի որոշումը: Ընդհակառակն, նա կարգադրութայն է անում էվակուացիան այն կարևոր ռազմական գործարանները, որոնք զենք ու զինամթերք էին արտադրում ռազմաճակատի կարիքների համար: Դեռ ավելին, Զինովևը իր համախոհներով մտածում էր ջրասույզ անել Բալթիկական նավատորմը՝ իբր թե հակառակորդի ձեռքը չգցելու համար: Սակայն նրանց այդ վտանգավոր մտահղացումը նույնպես չիրականացավ: Վ. Ի. Լենինի անմիջական նախաձեռնութայնք և ղեկավարութայնք միջոցառումներ մշակվեցին Պետրոգրադի պաշտպանութայնի և Բալթիկական ռազմա-ծովային նավատորմի ուժեղացման համար: Հակասովետական խռովութայնը Կրոնշտադտում ճնշվեց հատուկ ջոկատի և Բալթիկական նավատորմի ուժերով: Դրանով իսկ ձախողվեց Յուդենիչի նախապատրաստած և պլանավորած հարձակումը Պետրոգրադի վրա:

Պետրոգրադի պաշտպանութայնի և խռովութայնի վերացման մասնակիցների մեջ էր նաև Հ. Իսակովը: Նա գրում է, որ ինքը այդ շրջանում հաստատապես որոշել էր մնալ Բալթիկական նավատորմում և պաշտպանել Հոկտեմբերյան սոցիալիստական մեծ հեղափոխութայնի նվաճումները:

1919թ. օգոստոսին «Իզյասլավը», «Սառցային արշավանքից» հետո, Ռիզայում երկար ժամանակով կանգնում է վերանորոգման: Հ. Իսակովը օգտվելով հարմար առիթից, սովորում է ականորսիչների և ականափակոցների հրամանատարական կուրսերում և, ավարտելով, նշանակվում «Կոբչիկ»

նավի հրամանատար: Այդ նավը աչքի էր ընկնում՝ ամբողջ նավատորմում, ուստի պատահական չէր, որ անգլիական ծովային ուժերի հրամանատարութունը որոշել էր առաջինը ջրասույզ անել «Կոբչիկը»: Իրոք, երբ «Կոբչիկը» հանդիստեց կանգնած էր Կրոնշտադտում և կատարում էր պահակային ծառայություն, 1919 թ. օգոստոսի լույս 18-ի գիշերը անգլիական ծովային և օդային ուժերը հանկարծակի հարձակում քակրսեցին նրա վրա: Սակայն «Կոբչիկի» անձնակազմը Հ. Իսակովի ղեկավարությամբ անվրեպ և շեշտակի կրակ բացեց թըշնամու վրա: Թշնամին ստիպված նահանջեց:

1920-ական թվականների սկզբին Հ. Իսակովը տեղափոխվում է Վոլգա-Կասպիական կամ, ինչպես այն ժամանակ կոչվում էր, Վոլգա-Աստրախանյան նավատորմ, որպես ֆլագմանական մասնագետ: Աստրախանի նավատորմի շրջում այդ ժամանակ չկային պահանջված շարժվող տեղական հրամանատարական կազմեր, ուստի նա համատեղությամբ կարգով նշանակվում է «Դեյատելնի» էսկադրային ականակրի հրամանատար:

Հ. Իսակովը որպես Վոլգա-Կասպիական ռազմական նավատորմի «Դեյատելնի» էսկադրային ականակրի հրամանատար մասնակցեց Բաքվի, Լենքորանի և Էնզելիի ազատագրմանը:

Կասպից ծովում անգլիական և ռուսական սպիտակ-գվարդիական ռազմանավերը պատրաստվում էին կործանիչ հարված հասցնել սովետական նավատորմայիններին: Մանր ու համառ մարտեր էին նախապատրաստվում երկու կողմից: «Դեյատելնի» նավի անձնակազմը և նրա հրամանատարը առաջադրանք էին ստացել շտապ ականապատել Վոլգայի գետաբերանը, որպեսզի հնարավոր չլիներ թշնամու նավերի մուտքը ծով: Առաջադրանքը լուրջ էր և պատասխանատու: Սակայն գետն ականապատող մասնագետների զգալի պակաս էր զգացվում, բացի այդ, որոշ հին մասնագետների կազմից կատարվել էր վնասարարություն՝ ականների պահպանակները դիտավորյալ կերպով շարքից հանել էին: Ահա դրանք ուղղելու և Վոլգայի գետաբերանը ականապատելու համար Հ. Իսակովը

վր բարձրագույն հրամանատարութունից խնդրում է գործուղել ականահատ մասնագետներ: Հ. Իսակովի պահանջը բավարարվում է: Շուտով Կասպյան նավատորմից ուղարկվում են 10 կոմունիստ ականահատներ, որոնք մարտական այդ պատասխանատու առաջադրանքը կատարում են ճիշտ ժամանակին: Ականահատներից իրենց անձնագոհությամբ հատկապես աչքի են ընկնում Ս. Սմիռնովը, Ն. Ալեքսանդրովը և Վ. Սմիռնովը:

Վոլգայի գետաբերանի ականապատման շնորհիվ շուտով այդ գոտում շարքից հանվում է թշնամու «Կնյազ Պոժարսկի» հաժանավը: Ահա ինչ է գրում այդ մասին Իսակովը. «1920 թ. վաղ գարնանը «Կարամիր» նավակով և բեռնանավով մի քանի օր շարունակ ջրում մնալուց հետո, ընդհարման մեջ մտանք սպիտակ գվարդիականներին օգնության հասնող «Կնյազ Պոժարսկի» կրեյսերի հետ և այն ջրասույզ արինք»<sup>9</sup>: 1920 թ. մայիսին «Դեյատելնի» էսկադրային ականակիրը Իսակովի հրամանատարությամբ հասնում է Բաքվի խարսխակայանը, առաջադրանք ունենալով արտաքին թշնամիներից պաշտպանել Արբեջանական Սովետական Հանրապետությունը:

Սովետական ռազմա-ծովային նավատորմը Գ. Կ. Օրջոնիկիձից առաջադրանք էր ստացել ոչնչացնել Կասպից ծովի հարավային ափերում մարտական դասավորություն ընդունած անգլիական և սպիտակգվարդիական նավատորմը: Խընդիր դրվեց թշնամու նավերը փակել Էնզելիում և ջրասույզ անել: Անգլիական նավատորմը բազավորվել էր Էնզելիում և անմիջական վտանգ էր սպառնում Անդրկովկասի սովետական հանրապետություններին:

1920 թ. մայիսի կեսերին թշնամու դեմ կռվի դուրս եկած նավերի թվում էր «Դեյատելնի» ռազմանավը՝ Հ. Իսակովի հրամանատարությամբ: Սովետական նավերը մայիսի 18-ին հանկարծակի երևացին Էնզելիի ափերին և իրենց հրանոթների փողերն ուղղեցին դեպի հակառակորդի ռազմանավերը: Անդրիական նավատորմը գեներալ-մայոր Դենստերվից

<sup>9</sup> Հ. Իսակովի անձնական գործը:

հրաման էր ստացել կրակ բացել դեպի իրենց դեմ առ դեմ գրոհող կարմիր նավերի վրա: Սակայն սովետական նավերից տեղացող շեշտակի կրակը, ապա էնզելիից դեպի արևելք ասի իջեցված դեասնտայինները խուճապ առաջացրին թշնամու նավատորմում: Հակառակորդին այլ բան չէր մնում, քան հանձնվել: Այդպես էլ լինում է: Շուտով սովետական նավերին է մոտենում էնզելիի նահանգապետը: Կարմիր նավատորմայինները հպարտ քայլերով իջնում են էնզելիի ասիը, որոնց թրվում էր նաև «Բեյատելնի» նավի մարտական հրամանատարը՝ Իսակովը, որը էնզելիի նավամատուցյում անզլիացիների ու սպիտակգլարդիականների ջախջախման համար մղված մարտերի ակտիվ մասնակիցներից էր: Դրանից հետո Իսակովը համատեղության կարգով կատարում է նաև Պետրովըսկու ջրաչին պահպանության պետի պարտականությունը: Նա միաժամանակ եղել է էնզելիում գործող ռազմա-ավա-րային հանձնաժողովի նախագահի տեղակալ, ապա՝ գերի սպաներին հարցաքննող հանձնաժողովի նախագահ:

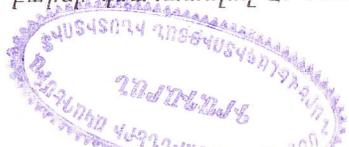
Կասպից ծովի շրջանում պատերազմը ավարտվելուց անմիջապես հետո Հ. Իսակովը տեղափոխվում է հարազատ Բալթիական նավատորմ և ստանձնում «Յակոր» ցանցորսանավի հրամանատարի պաշտոնը: «Յակորը» առաջադրանք է ստանում Պետրոգրադի ջրաչին մատուցյները ազատել վտանգավոր ականներից: Այս առաջադրանքը նույնպես բարդ էր և պատասխանատու: Անհրաժեշտ էր անհապաղ միջոցներ ձեռք առնել ջրերը ականներից մաքրելու համար, որպեսզի հնարավոր լիներ եվրոպական առևտրական նավերի մուտքը Պետրոգրադ: «Յակորի» անձնակազմը ռազմական և տնտեսական կարևոր նշանակություն ունեցող այս առաջադրանքը կատարում է ժամանակին և հաջող: Չանցած որոշ ժամանակ, Հ. Իսակովը կրկին նշանակվում է իրեն շատ հարազատ նավերից մեկի՝ «Իզյասլավի» հրամանատար:

1922 թ. ձմռանը սառել էին նավագնացության բոլոր ուղիները և օտարերկրյա նավերը սեղմվել էին սառույցների արանքում: Բալթիական նավատորմը սառցահատ արշավանք է կազմակերպում, որի շնորհիվ փրկվում են օտարերկրյա

նավերը և բացվում է մուտքը դեպի Պետրոգրադ: Այդ արշավանքին ակտիվորեն մասնակցում է Հ. Իսակովը և արժանանում հրամանատարության բարձր գնահատականին ու զորական բնովազրին: Իրոք, արշավախումբը ղեկավարելու ժամանակ Իսակովը ցուցաբերում է ոչ միայն նախաձեռնություն, այլ նաև խելամուտություն և համարձակություն, չնայած որ հրամանատարներից ամենաերիտասարդն էր: 1922թ. փետրվար—ապրիլին Հ. Իսակովը «Պուրգա» սառցահատով շրջագայության է դուրս գալիս դեպի արտասահման, սակայն նավագնացության ժամանակ մրսում է և առողջական վիճակը վատանում: Հետագա բարդություններից խուսափելու համար, բժշկական հանձնաժողովի որոշման համաձայն, Հ. Իսակովը 1922թ. մայիսին տեղափոխվում է ծառայության Սևծովյան նավատորմ՝ Բաթումի կապի ծառայության պետի պաշտոնում: Այդ ժամանակ Սևծովյան նավատորմի Բաթումի տեղամասում Հ. Իսակովի ջանքերով ձևավորվում է դիտումների և կապի ծառայության զորամաս: Բաթումի կապի ծառայությունը մինչև 1923 թ. օգոստոսը իր ազդեցությունն է տարածում Սև ծովի կովկասյան ափերում: Փաստորեն Իսակովը կատարում էր Կովկասյան նավատորմի ծովափնյա կապի ծառայության պետի պարտականությունները, նա արդեն ուներ մեծ փորձ և գիտելիքներ, ճանաչված ռազմիկ-ծովային էր, ավագ սպայի կոչումով:

Այնուհետև Իսակովը իր ռազմական ծառայությունը շարունակում է Սևաստոպոլում՝ որպես Սևծովյան նավատորմի օպերատիվ մասի պետի տեղակալ, ապա՝ շուտով օպերատիվ բաժնի պետ: Մեկ տարի հետո նա տեղափոխվում է Նիկոլան՝ «Կորֆու» ականակրի կառուցումը ավարտելու և այն շահագործման հանձնելու համար: Իսակովը մեծ ջանքեր է ներդնում նաև Սևծովյան նավատորմի մի շարք այլ նավերի կառուցման համար, հանդես է գալիս նաև էսկադրային ժամանակակից մի շարք ականակիրների կառուցման նախադժոմներով, որոնք արժանացան այն ժամանակվա սովետական խոշոր մասնագետների ուշադրությունը: ՄՍՇՄ ռազմա-հեղափոխական կոմիտեն բարձր գնահատելով Հ. Իսակովի դերը հայրեն-

275



նական նավատորմի շինարարութեան գործում, ՍՍՀՄ ռազմա-  
ծովային նավատորմի տասնամյակի կապակցութեամբ նրան  
պարգևատրում է արծաթե ժամացույց՝ «Քաղաքացիական  
պատերազմի հերոսին» մակագրութեամբ:

1925թ. հոկտեմբերի 25-ին Իսակովը նշանակվում է Սև-  
ծովյան նավատորմի առափնյա պաշտպանութեան շտաբի  
պետի տեղակալ, իսկ 1926 թ. դարնանը՝ շտաբի պետ: Այդ  
պատասխանատու պաշտոններում Իսակովը իրեն լրիվ ար-  
դարացնում է: Նա մեծ հեղինակություն է վայելում ինչպես  
իր ենթակայաների, այնպես էլ բարձր շրջաններում:

1928—1929 թթ. Իսակովը գործուղվում է սովորելու ՍՍՀՄ  
ռազմա-ծովային ակադեմիային առընթեք Լենինգրադի բարձ-  
րագույն ակադեմիական դասընթացներում: 1928 թ. մա-  
յիս—հունիսին մասնակցում է «Չերվոնա-Ուկրաինա» հա-  
ծանափի նավագնացութեանը որպես էսկադրային արշա-  
վախմբի շտաբի պետ:

ԲԳԿԲ-ի շտաբի պետ Բ. Մ. Շապոշնիկովի երաշխավորու-  
թեամբ Իսակովը 1929 թ. նոյեմբերին տեղափոխվում է Մոսկ-  
վա և նշանակվում ԲԳԿԲ-ի շտաբի ծովային բաժնի պետ:  
Այս պաշտոնում նա մնում է մինչև 1932թ. մարտ ամիսը:  
Այդ շրջանում Իսակովը ՍՍՀՄ կառավարութեան կողմից գոր-  
ծուղվում է Հեռավոր Արևելք նավաշինական գործարան կա-  
ռուցելու աշխատանքը կազմակերպելու և խաղաղ օվկիանո-  
սի նավատորմի բազավորումը նախապատրաստելու համար:

1932 թ. մարտին Հ. Իսակովը նավատորմի բարձրագույն  
հրամանատարութեան գործուղմամբ աշխատանքի է ընդուն-  
վում ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ակադեմիայում՝ սկզբում որպես  
ավագ դասախոս, ապա ստրատեգիայի և օպերատիվ արվես-  
տի ամբիոնի վարիչ: Այդ ժամանակ ակադեմիայում դասա-  
վանդելը այնքան էլ հեշտ չէր, քանի որ չկային համապա-  
տասխան դասադրքեր և ձեռնարկներ: Դասախոսներից պա-  
հանջվում էին մեծ ջանքեր՝ կուրսերը կոմպլեկտավորելու և  
օրինակելի պլան մշակելու ուղղութեամբ: Իսակովը ունենդիր-

ների համար կազմում է դասախոսութեան կոնսպեկտներ և ու-  
սումնական ձեռնարկներ:

Այդ ժամանակ ՍՍՀՄ-ում ծավալվեց վիթխարի աշխա-  
տանք՝ Սպիտակ և Բալթիկ ծովերը իրար միացնող շրանցքի շի-  
նարարական աշխատանքները ավարտելու համար: Այդ կա-  
ռույցի դերը շատ մեծ էր Հյուսիսային նավատորմի զարգաց-  
ման գործում: Հ. Իսակովը նշանակվում է № 1-ին հատուկ  
նշանակման էքսպեդիցիայի (ՅՕՈՒ) շտաբի պետ: Այս պաշ-  
տոնում նույնպես նա իրեն արդարացնում է: Նրա ջանքերի  
շնորհիվ ժամկետից շուտ ավարտվում է Կրոնշտադտից դեպի  
Բալթիկ ծովը տարվող գիծը: Այնուհետև Իսակովը նշանակ-  
վում է № 2 հատուկ նշանակման էքսպեդիցիայի պետ, որին  
հանձնարարվում է նույն նավագնացութեան սխտեմում Ջ-րդ  
խմբի նավերի համար բացել նոր գծեր: Կարևոր նշանա-  
կություն ունեցող այս առաջադրանքը նույնպես կատարվում է  
ժամկետից շուտ և խելացի կերպով, որի համար պարգևա-  
տրվում է շքանշանով: Շուտով Իսակովը աշխատանքի է  
աձյցնում ռազմա-ծովային ակադեմիայում: Այնուհետև  
ստանձնում է նոր, է՛լ ավելի պատասխանատու՝ Բալթիկական  
նավատորմի շտաբի պետի պաշտոնը: Այդ պաշտոնում նա  
աշխատեց մինչև 1935 թվականը:

1935—1937 թթ. Իսակովը վերագտնում է ակադեմիա և  
նշանակվում ստրատեգիայի ու օպերատիվ արվեստի ամբիո-  
նի ղեկավար: Բալթիկական նավատորմի շտաբի պետի պաշտո-  
նում եղած ժամանակ Իսակովը զբաղվում է զիտահետազոտա-  
կան աշխատանքով: Այս շրջանում գրում է մի շարք աշխա-  
տություններ, որոնցից հատկապես արժեքավոր է «Ճապոնա-  
ցիների գործողությունները ընդդեմ Ցինդաոյի 1914 թ.» գիրքը  
(1936 թ.), որը լուրջ ներդրում է ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ար-  
վեստի պատմության մեջ:

ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի շահերը պահանջում  
էին, որպեսզի Հ. Իսակովը նորից վերադառնար նավատորմ:  
Ահա կրկին անգամ Իսակովը նշանակվում է Բալթիկական  
կարմրագրող նավատորմի շտաբի պետ, իսկ 1937 թ. հունի-

սին՝ Բալթիական նավատորմի հրամանատար։ Միաժամանակ նրան շնորհվում է Ջ-րդ կարգի ֆլագմանի կոչում։ Տեսական խոր պատրաստականությունը և պրակտիկ մեծ փորձը Հ. Իսակովը կարողանում էր հմտորեն զուգակցել։ Հ. Իսակովը ակտիվ մասնակցություն ունեցավ ԲԳԿԲ ծովային ուժերի մարտական կանոնադրության մշակմանը՝ իր խելացի առաջարկներով ու պահանջներով։ Նա մեծ կարևորություն էր տալիս ոչ միայն նավատորմի ռազմական մարտունակության բարձրացմանը, այլև ծովայինների բարոյա-քաղսքական ունակությունների և նրանց դաստիարակության գործին։ Իսակովը ավելի մեծ նշանակություն էր տալիս նավատորմի անձնակազմը մարքս-լենինյան աշխարհայացքով կոմեդելու գործին։

1938 թ. հունվարին Հ. Իսակովը նշանակվում է ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ժողկոմի տեղակալ։ Նա միաժամանակ համատեղում էր Լենինգրադի ռազմա-ծովային ակադեմիայի պետի պաշտոնը։ Մինչև 1939 թ. գարունը նա ղեկավարում էր նավաշինության և նավատորմի դիտման աշխատանքները։

ՍՍԿԿ Կենտկոմի քաղբյուրոյի որոշմամբ 1938 թ. ստեղծվում է գլխավոր ռազմական խորհուրդ՝ ՍՍՀՄ պաշտպանության և ռազմա-ծովային ժողկոմատների կողմից ղեկավարության բարձրագույն օրգանը, որի անդամ է հաստատվում Հ. Իսակովը։ Այդ ժամանակվանից սկսած, Իսակովը ծավալում է գիտական լայն աշխատանք, զբաղվում ռազմա-ծովային արվեստի տեսական հիմունքների մշակման պրոբլեմներով։ ՍՍՀՄ ժողկոմսովետի որոշմամբ 1939 թ. աշնանը, որպես սպաների և ինժեներների հատուկ խմբի ղեկավար, գործուղվում է ԱՄՆ՝ նավաշինական արդյունաբերությունը ծանոթանալու նպատակով։ 1939 թ. հոկտեմբեր-նոյեմբերին ՍՍՀՄ կառավարության որոշմամբ ստեղծվում է հատուկ հանձնաժողով, որի ղեկավար է նշանակվում Հ. Իսակովը։ Այդ հանձնաժողովին առաջադրանք է տրվում մեկնել էստոնիա ու Լիտվա և բանակցություններ վարել այնտեղի կառավարությունների հետ՝ Լիբավայի, Վինդավայի, Պալդիսկիի և Տալլինի նավահանգիստները վարձակալության վերցնելու համար։

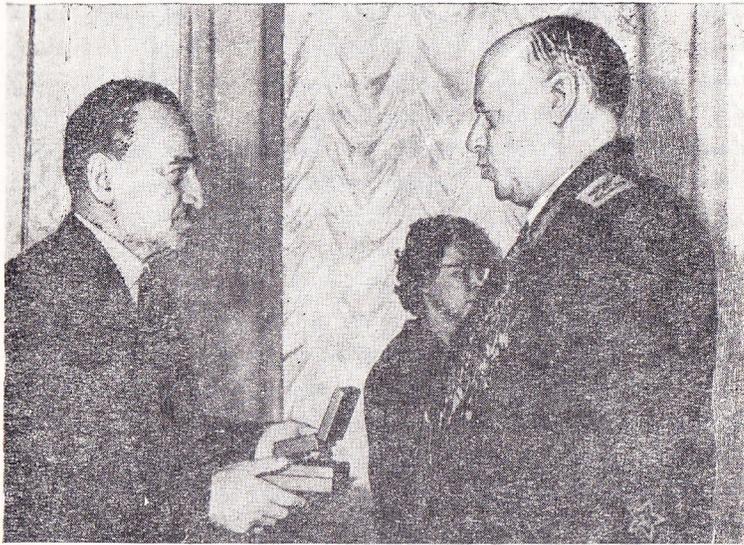
Սպիտակ ֆիենների հետ սկսված պատերազմի սկզբին Հ. Իսակովը գործուղվում է Կրոնշտադտ և Լենինգրադ։ Այստեղ նա օգնում է Բալթիական կարմրագրոշ նավատորմի հրամանատարությունը՝ Ֆիննական ծոցի և Լադոգա լճի ռազմաճակատի գործողությունները կոորդինացնելու համար։

1939 թ. Հ. Իսակովը ընդունվում է Սովետական Միության կոմունիստական կուսակցության շարքերը։

\* \* \*

1939—1941 թթ. ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի շինարարության գործում որոշակի քայլեր արվեցին։ Արդեն գործողության մեջ էր «Մեծ նավատորմի կառուցման» կուսակցությունը ծրարիրը։ Այդ կապակցությամբ ծովային նավատորմի բազմաթիվ տաղանդավոր կադրեր առաջ քաշվեցին համապատասխան պաշտոնների։ Դրանց մեջ էր և Հ. Իսակովը, որի ուժերը նավատորմում ճիշտ օգտագործելու հարցով մտահոգված էին ղլխավոր հրամանատարությունն ու կուսակցությունը։ Այդ կապակցությամբ Ն. Գ. Կուզնեցովը գրել է. «Մի քանի անգամ Անդրեյ Ալեքսանդրովիչ Ժդանովը սկսեց ինձ հարց ու փորձ անել Ի. Ս. Իսակովի մասին, որին պետք է, որ ինձանից լավ ճանաչեի։ Չէ՞ որ նրանք իրար գիտեին դուևս Բալթիկայից։ Այն ժամանակ ես առիթ չէի ունենում Իսակովի հետ հաճախ հանդիպելու։ Ես գիտեի, որ նա, ինչպես և Դալները, Հոկտեմբերյան հեղափոխությունից անմիջապես հետո անցել է սովետական իշխանության կողմը և նույնիսկ մասնակցել է հուլիսավոր «Սառցային երթին»։ Մանրագեղեմ Իսակովը նավատորմի շտաբի օպերատիվ բաժնի պետն էր, այնուհետև նրան փոխադրեցին Բալթիկա։ Այստեղից ըսկըվում նրան նշանակեցին նավատորմի շտաբի պետ, իսկ հետո նա դարձավ նավատորմի հրամանատար։

Այդ ժամանակ, որին վերաբերում է մեր խոսքը, Իվան Ստեպանովիչ Իսակովը, որպես Ռազմա-ծովային նավատոր-



ՍՍՀՄ Կերպարայն սովետի նախագահության նախագահ Ա. Ի. Միկոյանը  
Լենինի շխանչան է հանձնում ծովակալ Հ. Ս. Իսակովին:

մի ժողովում՝ նավաշինության գծով տեղակալ, գործուղման մեջ էր Ամերիկայում:

Անդրեյ Ալեքսանդրովիչին ես ասացի, որ նավատորմներում Իսակովին ունի հույժ կրթված ծովայինի, կամային բարձր հատկություններով օժտված հրամանատարի անուն: Վայելում է մեծ հեղինակություն: Մտաբերեցի, որ Կրեմլում զիջերային խոսակցության ժամանակ Իսակովի մասին նույնպես համառորեն ինձ հարց ու փորձ էր անում Ստալինը: Դժվար է ասել, արդյո՞ք Կրեմլում մնաղիր էին պաշտոնից ազատված Ֆրի-նովսկու փոխարեն նշանակել Իսակովին: Բայց ես նրան, ինչպես և Գալլերին, բարձր էի դնահատում և ուղղակի ասում էի այդ մասին: Ինձ թվաց, որ Ժդանովը համաձայն էր ինձ հետ...

Իսակովին աչքի էր ընկնում տեսական ավելի մեծ պատրաստվածությունը և ավելի բարձր կամային հատկություն-

ներով: Իմ մեջ ես ստեղծվել էր այն կարծիքը, որ Մովային գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնում Իսակովը կլիներ ճիշտ իրեն տեղում:

— Կարծում եմ, լավ կստացվի,— պատասխանեցի ես: Այդպես էլ որոշվեց: Ի. Ս. Իսակովին նշանակեցին Մովային գլխավոր շտաբի պետ, իսկ Լ. Մ. Գալլերը դարձավ իմ տեղակալը շինարարության գծով<sup>10</sup>:

Կուսակցության և կառավարության անդուլ հոգատարության շնորհիվ սովետական նավատորմը աճում էր ու զարգանում: Միաժամանակ ռազմա-ծովային նավատորմի համար պատրաստվում էին կադրեր, որոնց ուսուցման և դաստիարակման գործում հսկայական է ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ակադեմիայի դերը, որն ստեղծվել էր 1919 թ. վ. Ի. Լենինի առաջարկությամբ:

Սովետական նավատորմի կառուցման գործում մեծ դեր խաղացին Ն. Գ. Կուզնեցովը, Հ. Ս. Իսակովը, Ա. Պ. Զելենոյը, Լ. Մ. Գալլերը, Յ. Ա. Բերենսը, Ն. Վ. Իսաչենկովը, Վ. Մ. Ալտֆետերը, Ա. Ա. Ժդանովը, Ի. Թ. Թևոսյանը, Վ. Ֆ. Տրիբուցը, Ն. Ն. Պրեբրաժենսկին, Ի. Վ. Ռոդովը, Գ. Մ. Շտերնը, Ն. Ս. Պանցերժանսկը, Գ. Ի. Լևաչենկոն և շատ ուրիշներ:

\* \* \*

Հ. Իսակովի կյանքի ու գործունեության ավելի հարուստ, բեղմնավոր շրջանը սկսվում է ֆիննական պատերազմից և ավարտվում Հայրենական մեծ պատերազմի հաղթական ավարտով: Ինչպես արդեն ասվել է, 1941 թ. սկզբին Հ. Իսակովը վարում էր ՍՍՀՄ ծովային գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնը: Հայրենական մեծ պատերազմի երկրորդ օրը Իսակովը գործուղվում է Տալլին, Բալթիական կարմրադրոշ նավատորմի ուժերը վերադասավորելու և մարտական կարգը վերահսկելու համար: Պետք է ասել, որ այստեղ պաշտպանական մի շարք լուրջ միջոցառումներ ձախողվել էին: Հ. Իսակովը մեծ

<sup>10</sup> Ն. Կուզնեցով, Նախորեին, Երևան, 1969, էջ 308—309:

ևուանդով գործի անցավ՝ գրությունը փոխելու համար: Շուտով պարզվեցին ձախողման պատճառները և պատժվեցին մեղավորները:

1941 թ. հուլիսին ՍՍՀՄ Գերագույն զլխավոր հրամանատարության զորահայանի հրամանով Հ. Իսակովը նշանակվում է Հյուսիս-արևմտյան ռազմաճակատի զխավոր հրամանատարի տեղակալ և ռազմական խորհրդի անդամ: Այդ պատճառով նա Տալլինից տեղափոխվում է Լենինգրադ (Սմոլենի): Այդ պաշտոններում նա աշխատում է նաև Լենինգրադյան ռազմաօդային և Լենինգրադյան ռազմաճակատ վերանվանվելուց հետո, երբ նրա հրամանատարներն էին մարշալներ՝ Վորոշիլովը, ժուկովը, այնուհետև զեներալներ Խոզինը, Ֆեդոտովինսկին և Գուսեր: Երբ Բալթիական կարմրագրոջ նավատորմի հիմնական ուժերը տեղափոխվել էին Կրոնշտադտի բազաներում, Հ. Իսակովը կազմակերպում է Լենինգրադի և Լադոգայի նավատորմների հրետանային պաշտպանության գործը: Նա միաժամանակ կազմակերպում է Շլիսելբուրգի պաշտպանությունը՝ բանակի թևերը և ծովային նոր նավահանգիստները՝ Օսինցովը և Կաբոնը, Վոլխովյան ռազմաճակատի և Միսիսյան մյուս զորամասերի հետ կապելու նպատակով: Մարտական այդ պատասխանատու առաջադրանքը Հ. Իսակովը կատարում է փորձառու զորապետին հատուկ հմտությամբ: Շլիսելբուրգի պաշտպանության ժամանակ Հ. Իսակովը ծանր վիրավորվում է ինքնաթիռից նետած արկի պայթյունից և ստանում կոնտուզիա՝ զրկվելով ձախ անկանջի լսողությունից:

Լենինգրադյան բլոկադայի ծանր օրերին Հ. Իսակովը զլխավորում էր Հյուսիս-արևմտյան ռազմա-ծովային ուժերը: Թշնամին իր տրամադրություն տակ ունենալով ֆիննական նավահանգիստներն ու ռազմական բազաները, լուրջ վտանգ էր ներկայացնում Բալթիական կարմրագրոջ նավատորմի համար: Գեռ ավելին, զերմանացիները նպատակ ունեին լրիվ շրջապատման մեջ առնել սովետական նավատորմը և այն ջրասույզ անել: Հիտլերականները Լենինգրադի վրա հարձակվելու առաջին իսկ օրից զգացին սո-

վետական նավատորմի ուժը, որը շուրջ երկու տարի աջակցում էր հերոս քաղաքի ցամաքային պաշտպանությանը: Հակառակորդի՝ սովետական նավատորմը շրջապատելով ոչնչացնելու ջանքերը ձախողվեցին: Բալթիական նավատորմը Իսակովի ղեկավարությամբ դիմացավ բոլոր փորձություններին, հաղթահարեց մեծ դժվարություններ, ճեղքեց հակառակորդի պաշտպանության գիծը և անցավ Լենինգրադի ու Կրոնշտադտի հրետանային պաշտպանության սխտեմի մեջ: Բալթիական նավատորմի մի շարք հզոր նավեր ընտրեցին մարտական ճիշտ դասավորություն, հարմար խարսխակայաններ: Ամենից առաջ նավատորմի մի քանի զորամասեր ամրացան և հրետանային պաշտպանության անցան Նևայի ծովափին: Կոլպինոյի և Պուկոտկոյի տեղամասերում ստեղծվեցին ուժեղ հրետանային ամրոցներ, որոնք մինչև վերջ անխոցելի մնացին թշնամու համար: Ռազմական ամուր բազաներ ստեղծվեցին նաև Լադոգայի մոտ:

Ծանր էր Լենինգրադի վիճակը 1941 թ. սեպտեմբերի առաջին կեսին: Թշնամին անընդհատ գրոհում էր, սովետական հողը զրոգում էր հրետանու համազարկերից, օդային ուժերի պայթյունից: Սակայն հեղափոխության օրերանը մրնում էր անառիկ: Հիտլերյան հրամանատարությունը օր-օրի վրա սեղմում էր բլոկադայի օդակը: Սակայն ո՛չ սովի սարսափը, ո՛չ ռազմամթերքի պակասը, ո՛չ էլ մյուս դժվարությունները չկարողացան ընկճել սովետական զինվորի կամրը, վհատություն առաջ բերել հերոս քաղաքի պաշտպանների շարքերում:

1941 թ. հոկտեմբերին Լենինգրադը դաժնվում էր խոր պաշարման մեջ: Հ. Իսակովը կանչվում է Մոսկվա և զորակայանի կողմից առաջադրանք ստանում՝ ամրապնդել Բալթյան նավատորմը:

Հ. Իսակովի մտահղացմամբ ստեղծվել էին մարտական մի շարք օժանդակ միջոցներ, որոնք գործի դրվեցին ժամանակին: Նա հատկապես մեծ ջանքեր դորձագրեց Օսինովիցի զնայի Լադոգա լիճը տանող ճանապարհի կառուցման համար: Այստեղ փայլուն կերպով դրսևորվեցին նրա կազմա-

կերպչական ունակութիւնները և անսպառ եռանդը: Իր անձնական օրինակով նա ոգևորում էր մարտիկներին, հրամանատարներին և նավահանգիստը կառուցող բանվորներին: «Հ. Իսակովը օրական 5—7 անգամ շրջում էր նոր կառուցվող ապագա նավահանգստում, թեւովորում էր ու ոգևորում հոգնած բանվորներին, զինվորներին, ծովայիններին»<sup>11</sup>: Լեւնինգրադի ժողովուրդը, նրա լեզենդար պաշտպանները մոտիկից էին ճանաչում Հ. Իսակովին և մեծ համարում ունեին նրա մասին:

\* \* \*

1941 թ. դեկտեմբերի սկզբին Ճապոնիան հարձակվեց ԱՄՆ-ի Պիրլ-Հարբոր ռազմա-ծովային խոշոր բազայի վրա: Հենց դա առիթ հանդիսացավ, որ ԱՄՆ-ը պատերազմի մեջ մտնէր Ճապոնիայի, իսկ այնուհետև՝ Գերմանիայի և Իտալիայի հետ: Այսպես, Հեռավոր Արեւելքում գրութիւնը ծայրաստիճան լարվում է: 1941 թ. դեկտեմբերի սկզբին Հ. Իսակովին կանչում են Մոսկվա: Այստեղ նրան տալիս են բավականին լուրջ առաջադրանք՝ պարզել Հեռավոր-արեւելյան սովետական ռազմական նավատորմի և ցամաքային զորքերի միջև փոխգործողութեան վիճակը (ռազմաճակատի հրամանատարն էր դեներալ Օպանասենկոն), նախապատրաստել նավատորմը ծովային մարտերի: Մովակալ Իսակովը ժամանակին և պատվով կատարեց այդ առաջադրանքը: Կարճ ժամկետում արվեց այն, ինչ հնարավոր էր և խիստ կարևոր: Սակայն Իսակովին սպասում էին էլ ավելի մեծ ու պատասխանատու գործեր:

Հյուսիսային Կովկասի ուղղութեամբ գերմանական բանակների մարտական գործողութիւնները օր-օրի վրա ծավալվում էին: Չնայած սովետական բանակի հերոսական դիմադրութեանը, այնուամենայնիվ գերմանական զորքերը ունեին թե՛ տերիտորիալ և թե՛ դիրքային առավելութիւններ: Այդ ռազմաճակատի կապը Սևծովյան նավատորմի հրամա-



Հ. Իսակովն իր աշխատասենյակում:

նատարութեան հետ կարգավորված չէր: Գերագույն հրամանատարութեան զորակայանը հրաման է արձակում կորդիւնացնել ցամաքային զորքերի և Սևծովյան նավատորմի զործողութիւնները, ամրապնդել Սեաստուպոլի պաշտպանութիւնը, զորքերին ապահովել սննդով՝ նովորոսիյսկից և Տուսսուկից: 1942 թ. մարտին Իսակովը Կրասնոդար է գալիս և նշանակվում Հյուսիսային Կովկասի ռազմաճակատի ղեկավոր հրամանատարի տեղակալ ու ռազմական խորհրդի անդամ, այնուհետև՝ Անդրկովկասյան ռազմաճակատի ղեկավոր հրամանատարի տեղակալ և ռազմական խորհրդի անդամ:

Թիֆլիսում, Իսակովի մասնակցութեամբ, Հյուսիսային Կովկասի ու Անդրկովկասի ռազմաճակատների և ռազմական խորհուրդների ղեկավարութիւնը կազմում է մարտական գործողութիւնների պլան: Չէ՞ որ հիտլերականները հիմնական հարվածի ղեկավոր ուղղութիւնը փոխել էին դեպի Ստալինգրադ—Կովկաս, շթուպացնելով, իհարկե, ճնշումը նաև մյուս ռազմաճակատներում:

<sup>11</sup> Д. В. Павлов, Ленинград в блокаде. М., 1967, стр. 48.

Պետք է ասել, որ Հ. Իսահովը շատ էր անհանգստանում Կովկասի համար: 1942 թ. մայիս ամսին Իսահովն արդեն գտնվում էր Կերչի ճակատամարտերի վայրում: Շտաբը տեղավորված էր Նովորոսիյսկում: Այստեղ մշակվում է ցամաքային և ծովային զորքերի փոխգործողությունների պլանը, որի կազմելուն Հ. Իսահովը ակտիվ մասնակցություն է ունենում: Նրա առաջարկությամբ ստեղծվում է շատ ուժեղ պաշտպանական գիծ Կովկասյան ծովափում: Նրա մտահղացմամբ ամուր կերպով փակվում է Կովկասյան ծովափը, իսկ Տուապսե տանող ծովափի ճանապարհը՝ «Հարավային դարբասը», մինչև վերջ մնում անասան: Թշնամուն, չնայած գործադրած մեծ ջանքերին և գերազանց ուժերին, չի հաջողվում ոչ մի քայլ առաջ անցնել: Հ. Իսահովի պլանով Նովորոսիյսկի ծովային մարտկոցները և դեսանտ լրեցված հետևակային զորամասերը համատեղ ուժերով արիաբար ետ են մղում թշնամու հարձակումները և կասեցնում նրանց առաջխաղացումը:

Ծովային և ցամաքային զորքերի ռազմական գործողությունների կոորդինացման հետ միասին Իսահովը միաժամանակ լուրջ ուշադրություն էր դարձնում Ադովի նավատորմի, Կերչի ռազմա-ծովային բազաների և Սևծովյան նավատորմի համար զորամասեր կազմակերպելու գործին և նրանց մարտունակության բարձրացմանը: Կերչից մեր զորքերի նահանջի դժվարին շրջանում Հ. Իսահովը կազմակերպական լայն աշխատանք է ծավալում Ազովի ծովի և Նովորոսիյսկի նավերի պահակակետերի էվակուացման համար: Նրա անմիջական նախաձեռնությամբ կարգավորվում են Սև և Կասպից ծովերի ջրային ուղիները, որոնք կարևոր նշանակություն ունեին Հյուսիս-կովկասյան, Հարավային և Անդրկովկասյան ռազմաճակատները զինամթերքով ու պարենով ապահովելու տեսակետից:

1942 թ. գարնանն ու ամռանը տեղի ունեցած հերոսամարտերը ցամաքում, ծովում և օդում Հայրենական մեծ պատերազմի լավագույն զրվագներից են: Սևծովյան նավատորմը, համագործակցելով ցամաքային և օդային ուժերի հետ, հա-

կառակորդին հասցրեց հուժկու հարվածներ: Տեղի ունեցած մարտերում թշնամին կրեց լուրջ վնասներ, գերմանական հրամանատարությունների կողմից Սև ծովում ձեռնարկված բոլոր հարձակումները ետ մղվեցին: Ֆաշիստական զորքերը անհաջողության մատնվեցին նաև Մայկոպ—Տուապսե լեռնանցքով հարձակումը ծավալելու իրենց պլանի իրագործման մեջ: Սովետական զորքերը գերմանացիների ճանապարհը փակեցին Գոյտխի լեռնանցքում: Թշնամին անհաջողության մատնվեց նաև Տուապսեի մերձծովյան շրջանները դուրս գալու ժամանակ: Հիտլերյան նավատորմը չկարողացավ նույնիսկ մոտենալ «Հարավային դարբասին»: Ուշագրավ է նաև այն հանգամանքը, որ Գոյտխի լեռնանցքի շրջանում ծավալված մարտերի ժամանակ հատկապես աչքի ընկավ ծովային բերրիզաղը:

Սովետական զորքերի և սևծովյան հերոսական մարտերի արդյունքը եղավ այն, որ 1942 թ. օգոստոսին Հյուսիս-կովկասյան ռազմաճակատը վերացավ: Գերագույն գլխավոր հրամանատարության զորակայանի հրամանով Հ. Իսահովը, որպես ռազմաճակատի հրամանատարի տեղակալ և ռազմական խորհրդի անդամ, անցավ Անդրկովկասյան ռազմաճակատի հրամանատարության տրամադրության տակ (հրամանատարն էր գեներալ Ի. Վ. Տյուլենկը): Այստեղ Իսահովի դեկավարությանն են հանձնվում նաև Կասպյան ռազմա-ծովային նավատորմը և Կրասնովոդսկի ջրային ուղիները, որոնց միջոցով տեղի էր ունենում մատակարարումը: Այդ ժամանակ Հ. Իսահովը գլխավորապես լինում էր Կովկասյան ծովափում՝ Գելենջիկում, չնայած շտաբը գտնվում էր Թբիլիսիում:

Գերմանական հրամանատարությունը 1942 թ. աշնանը բավականին մեծ ուժեր է կենտրոնացնում (գլխավորապես տանկային դարամասեր) Մայկոպ—Տուապսեի ուղղությամբ: Թշնամին լուրջ վտանգ էր ներկայացնում Տուապսեին ծովից և պատրաստվում էր հարձակման: Արտակարգ միջոցներ է ձեռնարկվում Տուապսեի ուղղությամբ պաշտպանությունը ուժեղացնելու համար: Նոր համալրում է ստանում 18-րդ բանակը, որի հրամանատարն էր գեներալ-մայոր Ա.

Ա. Գրեչկոն: Այդ բանակը դժվարին պայմաններում հերոսաբար պաշտպանում էր դեպի Տուապսե տանող լեռնային ուղիները: Սակայն թշնամին, ունենալով մեծ ուժ, լուրջ հաջողությունների հասավ հարձակման ժամանակ և ամուր կերպով պահպանելով նվաճած բնագծերը, ընդհուպ մոտեցավ Գոյախի լեռնանցքին, որտեղից ուղիղ ճանապարհ էր բացվում դեպի Տուապսե: Տուապսե—Խողժենսկ ուղղությամբ ուղմաճակատի գծի ճեղքումը թշնամու կողմից բավականին ծանր վիճակ է ստեղծում քաղաքը պաշտպանող սովետական զորքերի համար: Գերմանացիների առաջընթացը կասեցնելու և հակահարձակում կազմակերպելու գործում մեծ դեր խաղացին Անժոլյան նավատորմի ուժերը և անձամբ Հ. Իսակովը:

Տուապսեի պաշտպանական ծանր մարտերի ժամանակ Հ. Ա. Իսակովը ձախ ոտքից ծանր վիրավորվում է: Այդ մասին ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի նախկին ժողովրդական կոմիսար Ն. Գ. Կուզնեցովը գրել է. «Տուապսեի պաշտպանությունից ժամանակ ծանր վիրավորվեց իմ տեղակալ, ծովակալ Ի. Ա. Իսակովը, որը Անդրկովկասյան ռազմաճակատի ռազմական խորհրդի անդամ էր: Իր համար ճակատագրական օրը, 1942 թ. հոկտեմբերի 4-ին, Բ. Ս. Իսակովը Թբիլիսիից ինձ հեռագրով հայտնեց. «Ռազմաճակատի հրամանատարի հետ մեկնեցինք Տուապսե—Խողժենսկի շրջանում ցամաքային օպերացիան կազմակերպելու համար»: Այն մեքենան, որի մեջ էին Անդրկովկասյան ռազմաճակատի զորքերի հրամանատար, բանակի զեներալ Ի. Վ. Տյուլենևը և Ի. Ա. Իսակովը, Տուապսեի մոտ ընկավ գերմանական վեց «մեսսերշմիտները» հարվածի տակ: Ինքնաթիռներն սկսեցին վայրասլաց թռչելով ուժեղորոշել ավտոմեքենան: Արևի մի մեծ կտոր դիպչում է Իվան Ստեպանովիչի ձախ ոտքին: Վիրավորը ուղարկվեց Սոչի: Հարկ եղավ ւտքը վիրահատել, կտրել: Սակայն կյանքի համար ստեղծված վտանգը չէր անցել, որի համար շտապ Սոչի ուղարկվեց նավատորմի գլխավոր վիրաբույժ Ի. Ի. Ջեննիլիձեն:

...Հաջողվեց փրկել Իվան Ստեպանովիչին: Նա դեռ երկար

և բեղմնավոր կերպով աշխատում էր մեր նավատորմի համար»<sup>12</sup>:

Սովակալի վիրավորվելու, այնուհետև վիրահատման լուրը մեծ ցավով ընդունվեց սովետական բոլոր նավատորմների անձնակազմերի և իր ընկերների շրջանում: Գերագույն հրամանատարությունը Ստալինի և Կուզնեցովի ստորագրությամբ հեռագիր է ուղարկում Իսակովին՝ ցանկանալով քաջատղջություն<sup>13</sup>: Անդրկովկասի ռազմաճակատի հրամանատարությունն իր հոկտեմբերի 10-ի նամակով նույնպես ստորագրություն էր ցանկանում ծովակալին և խոստանում վրեժ լուծել թշնամուց: «Հոգով և անկեղծ սրտով շտապիտելով ապրիլում ենք ցանկանում ձեր վերքին,— ասված է նամակում: — Ձեր առողջության մասին լուր ենք ստանում ամեն ժամ: Ձեր կասկածում, որ դուք կբուժվեք: Ամուր սեղմում ենք Ձեր ձեռքը: Ձեր արյան դիմաց հաղաբապատիկ վրեժ կլուծենք»<sup>14</sup>: Սովետական ռազմիկները կատարեցին իրենց երդումը, վրեժխնդիր եղան ինչպես ծովակալի թափած արյան, այնպես էլ բոլոր զոհվածների համար:

Իսակովը չոթ ամիս Թբիլիսիում բուժվելուց հետո մեկնում է Մոսկվա և ծառայություն անցնում ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ժողովրդական կոմիսարիատում: Նա նշանակվում է ժողովմի առաջին տեղակալ:

1944 թ. մայիսին Հովհաննես Իսակովին շնորհվում է նավատորմի ծովակալի կոչում: 1946 թ. փետրվարի 1-ին Իսակովը նորից ստանձնում է ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ուժերի գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնը, մնալով, իհարկե, իր հիմնական աշխատանքին՝ որպես ռազմա-ծովային ժողովրդական կոմիսարի առաջին տեղակալ: 1946 թ. մարտին Հ. Իսակովը միաժամանակ նշանակվում է ՍՍՀՄ գինված ուժերի ռազմական բարձրագույն խորհրդի անդամ: Շուտով նրա առողջական վիճակը վատանում է, ուստի ազատվում է գլխավոր շտաբի պետի պաշտոնից: Բայց Իսակովը շարունակում է իր

<sup>12</sup> Н. Г. Кузнецов, На флотах боевая тревога, М., 1971, стр. 189.

<sup>13</sup> Տե՛ս նույն տեղը:

<sup>14</sup> Տե՛ս Հ. Իսակովի անձնական գործը, էջ 13:

# МОРСКОЙ АТЛАС

ТОМ I

НАВИГАЦИОННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР МОРСКОГО АТЛАСА  
ПРОФЕССОР АДМИРАЛ ФЛОИД И С ИСАКОВ  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ОТВЕТСТВЕННОГО РЕДАКТОРА ПО ТОВАМ  
ЗЕНИТ-АДМИРАЛ В А ПЕТРОВСКАЯ  
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР МОРСКОГО АТЛАСА  
ИНЖЕНЕР-КАПИТАН ГРАНТ А А ДЕМИН



ИЗДАНИЕ МОРСКОГО ГЕНЕРАЛЬНОВОГО ШТАБА

1950

րեզմենավոր աշխատանքը ինչպես ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ուժերի ժողովրդագրություն, այնպես էլ ռազմա-ծովային ուժերին առնչվող ռազմախորհրդի անդամի պաշտոնում: 1947 թ. նա «Սովային ատլասի» խմբագրության անդամ էր, իսկ հետագայում՝ պատասխանատու խմբագիր: Այս շրջանում նրա գրչի տակից դուրս են գալիս գիտական արժեքավոր գործեր, որոնցից մի քանիսը թարգմանվել են օտար լեզուներով: 1946 թ. ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ակադեմիայի գիտական խորհրդի որոշմամբ նրան շնորհվում է ռազմա-ծովային գիտությունների դոկտորի աստիճան, իսկ 1947 թ.՝ պրոֆեսորի կոչում: 1950 թ. Իսակովի առողջությունը նորից է վատանում, որի պատճառով պաշտոնաթող է լինում: Կարճ ժամանակում լավանում է և շարունակում աշխատել ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային կոմիտարիատում և ՍՍՀՄ պաշտպանության մինիստրությունում՝ որպես գիտական խորհրդատու:

1954 թ. Հ. Իսակովը, ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային մինիստրի տեղակալ նշանակվելու կապակցությամբ, ազատվում է «Սովային ատլասի» պատասխանատու խմբագրի պաշտոնից, մնալով, անշուշտ, նրա խմբագրության կազմում: Նույն թվականին ՍՍՀՄ գիտությունների ակադեմիայի նախագահությունը նրան մտցնում է օվկիանոսագիտական հանձնաժողովի կազմի մեջ: 1955 թ. Հայկական ՍՍՀ աշխարհագրական ընկերությունը Իսակովին ընտրում է իր պատվավոր անդամը: 1956 թ. նա նշանակվում է ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային մինիստրության գիտական կոնսուլտանտ: Այսպիսով, Հ. Իսակովը այդ տարիներին, շնայած վատառողջությանը, ծավալում է ակտիվ գիտական, պետական և հասարակական գործունեություն: ՍՍՀՄ գիտությունների ակադեմիան, հաշվի առնելով Իսակովի աչքի ընկնող ծառայությունները գիտության բնագավառում, 1958 թ. նրան ընտրում է ՍՍՀՄ գիտությունների ակադեմիայի թղթակից-անդամ, նույն թվականին Մեքսիկայի ռազմական հետազոտությունների ազգային ակադեմիան՝ պատվավոր անդամ:

1958 թվականից մինչև իր կյանքի վերջին օրերը Հ.



Իսակովը զբաղեցնում էր ՍՍՀՄ պաշտպանությունների ստորաբաժանի գլխավոր տեսուչների խմբի գլխավոր տեսուչի պաշտոնը:

2. Իսակովի տաղանդը և կազմակերպչական մեծ ընդունակությունները վառ կերպով դրսևորվեցին նաև ՍՍՀՄ գիտությունների ակադեմիայի օվկիանոսագիտության հանձնաժողովում աշխատելու տարիներին: Այստեղ նա մեծ ներդրում կատարեց օվկիանոսներն ու ծովերը ուսումնասիրող և նրանց սեսուրսներն օգտագործող պրոբլեմների գիտական մեկնաբանման ու պարզաբանման ուղղությամբ: Կինեով օվկիանոսագիտության հանձնաժողովի նախագահի տեղակալ, 2. Իսակովը մեծ աշխատանք կատարեց օվկիանոսագետների միջազգային երկրորդ կոնգրեսի նախապատրաստման և անցկացման գործում: Ավելի քան 7 տարի (1961—1967 թթ.) նա եղել է «Օվկիանոսագիտություն» ամսագրի խմբագրական կոլեգիայի անդամ: 1958—1964 թթ. նա Լենինյան մրցանակարաշխության կոմիտեի անդամ էր:

Իսակովը լայն ընդգրկումների և բացառիկ տաղանդի տեր գիտնական էր, նա արվեստի մի շարք բնագավառների հիանալի գիտակ էր: Մեծ է նրա դերը «Մովակալ Ուշակով» և «Մովակալ Նախիմով» կինոֆիլմերի ստեղծման գործում, որոնց կոնսուլտանտն էր 1951—1953 թթ.: 2. Իսակովը միաժամանակ եղել է Վ. Վ. Վիշնևսկու «Լավատեսական ողբերգություն» բեմադրության կոնսուլտանտը (1955—1956 թթ.):

1947—1967 թթ. 2. Իսակովը ՍՍՀՄ բարձրագույն կրթության մինիստրության ռազմա-ծովային էքսպերտ հանձնաժողովի նախագահն էր:

1966—1968 թթ. 2. Իսակովը աշխատել է «Նշանավոր մարդկանց մասին» սերիայի «Պրոմեթեոս» պատմա-կենսագրական արձանախի կոլեգիայի անդամ:

1967 թ. նա ընտրվում է ՀՍՍՀ գիտությունների ակադեմիայի պատվավոր անդամ:

2. Իսակովը ժողովուրդների բարեկամության և խաղաղության ամրապնդման ակտիվ մարտիկներից էր: Նա բազմիցս հանդես է եկել միջազգային խաղաղության կոնգրեսներ-



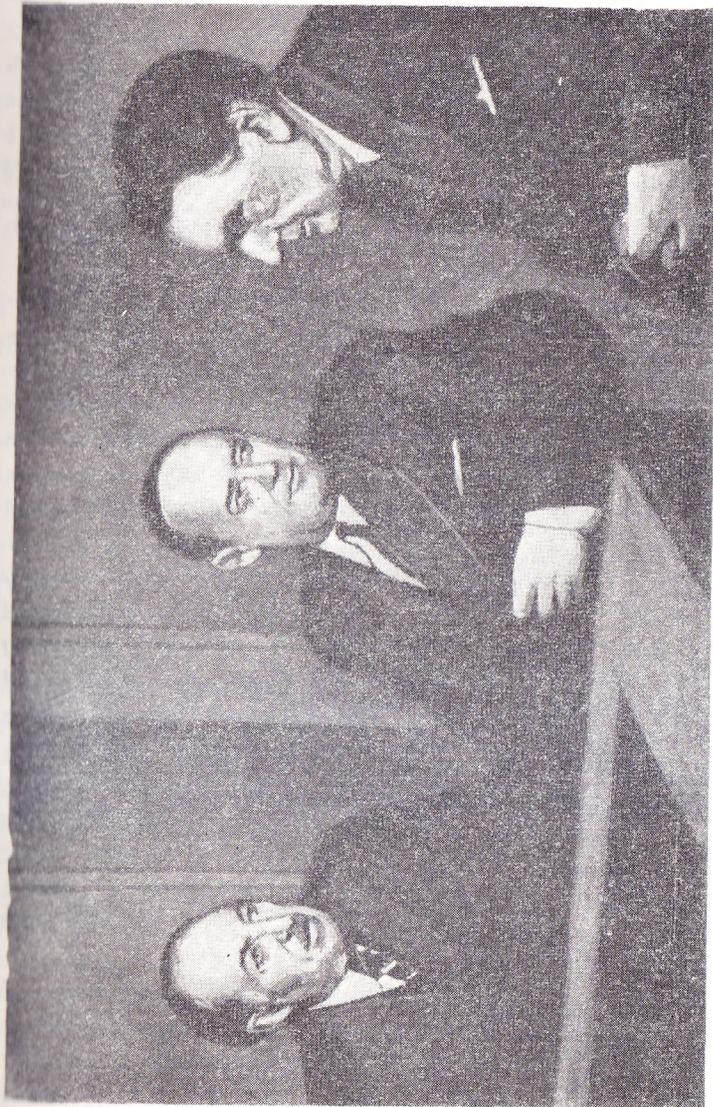
Մովսիս Իսակովը Երևանի Մատենադարանում:

րում, կոնֆերանսներում և գիտաժողովներում: Այսպես, օրինակ, 1960 թ. վերջերին մասնակցում է Պագուտչևյան 6-րդ կոնֆերանսին, որտեղ հանդես է գալիս «Հանկարծակի հարձակման վտանգի մի քանի ասպեկտների մասին» հետաքրքիր զեկուցումով: Գիտնական-մարտիկը կոչ էր անում աշխարհի բոլոր խաղաղասեր մարդկանց, այդ թվում և գիտնականներին հանդես գալ խաղաղության պահպանման օգտին, պայքար մղել իմպերիալիզմի բոլոր ագրեսիվ ոտընձգությունների դեմ, թույլ չտալ, որպեսզի ատոմային և չրածնային զենքը լայն տարածում ստանա, հասնել այն րանին, որ լրիվ կերպով արգելվի մասսայական ոչնչացման բոլոր տեսակի զենքերի արտադրությունը:

1965 թ. սովետական ժողովուրդը մեծ հանգիսավորությամբ տոնեց զերմանա-ֆաշիստական զորքերի դեմ ՄՍՀՄ զինված ուժերի տարած հաղթանակի 20-ամյակը: Այդ կապակցությամբ շատ-շատերը պարգևատրվեցին կառավարական շքանշաններով և մեդալներով: ՄՍՀՄ Գերագույն սովետը 1965 թ. մայիսի 7-ի հրամանագրով Հայրենական մեծ պատերազմում արիություն և խիզախություն ցուցաբերելու համար Հ. Իսակովին շնորհում է Սովետական Միության հերոսի կոչում: Այսպես, Հ. Իսակովի կրծքին շողջողում էին վեց Լենինի, երեք Կարմիր դրոշի, երկու Ռշակովի 1-ին աստիճանի, Հայրենական պատերազմի առաջին աստիճանի, Կարմիր աստղի շքանշաններ և ութ մեդալներ: Այս բոլորից բացի, Իսակովը արժանացել է լեհական կառավարության Գրյունվալդի 1-ի աստիճանի խաչի, Հարավսլավիայի Պարտիզանական աստղ և Ժողովրդական ազատագրում շքանշանների:

Հովհաննես Իսակովը սերտորեն կապված էր հայ ժողովրդի հետ: 1953 թ. հոկտեմբերին Իսակովը վերջին անգամ հյուր եկավ Սովետական Հայաստան, ծանոթացավ հայ ժողովրդի նվաճումներին, դիտեց նրա բարձրաբերձ լեռները, ձորերը, տեսավ գեղեցիկ քաղաքներն ու շեն գյուղերը, այցելեց գործարանները, ֆաբրիկաները, դպրոցներն ու բուհերը: Ջերմ ու հուզումնալից հանդիպումներ ունեցավ բանվորների, ծառայողների, կուլանտեսականների, գիտնականների և ուսու-

ցիլների հետ: Նա մեծ սիրով այցելեց Մատենադարան, որտեղ հանդիպում ունեցավ Ավետիք Իսահակյանի, Մ. Սարյանի, Գ. Գեմիրճյանի և ուրիշների հետ: Զրույցի ժամանակ Ա. Իսահակյանը դիմելով ծովակալին, ասաց. «Մեր գեղեցիկ Երևանն ու նրա ոսկի աշունը Ձեզ բերին Հայաստան: Մենք միշտ հրպարտացել ենք ուս դորավարներով և կրկնակի ուրախ ենք, երբ այդ դյուցազունների շարքում տեսնում ենք նաև Ձեզ, հայ ժողովրդի զավակ ազմիրալ Իսակովին»<sup>15</sup>.



Ավ. Իսահակյանը, Հ. Իսակովը և Մ. Սարյանը գրուցելիս (1953 թ.):

<sup>15</sup> Տե՛ս Ա. Մալխասյան, Սովետական բանակի հայ զործիչները, էջ 265:

## Հ. ԻՍԱԿՈՎԻ ԳԻՏԱԿԱՆ ԺԱՌԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ

Իսակովը տաղանդավոր ռազմական տեսաբան և մեծ գիտնական էր: Նրա գրչին են պատկանում ավելի քան 100 աշխատություններ՝ նվիրված ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային արվեստի և պատերազմների պատմության գանազան պրոբլեմներին: Նրա մի շարք աշխատություններ թարգմանվել են օտար լեզուներով, որոնք արժանացել են աշխարհի մեծագույն ռազմագիտ-պատմաբանների ուշադրությանն ու բարձր գնահատականին:

Հ. Իսակովի զործերը սկսել են տպագրվել դեռևս 1920-ական թվականներից՝ մասնագիտական համարյա բոլոր ամսագրերում, բյուլետեններում ու թերթերում: 1922 թ. «Մորսկոյ սբորնիկ» ռազմա-ծովային գիտական ժողովածուում (№ 5—7) լույս տեսավ Հ. Իսակովի «Պայթեցման պարտիայի աշխատանքը» առաջին մեծածավալ հոդվածը, որն իր վրա բեռեց հասկապես ստորջրյա պայթեցման հարցերով ղեկավար մասնագետ-տեսաբանների ուշադրությունը: Հոդվածը ուշադրությամբ է, որովհետև նրանում հանրագումարի է բերված ստորջրյա քայքայիչ աշխատանքների, մասնավորապես քաղաքացիական կռիվների ժամանակ անզլիական ականակիքների քայքայիչ աշխատանքի փորձը:

1922 թ. Հ. Իսակովը երկրորդ անգամ նշանակվում է «Իզյասլավ» նավի հրամանատար: Այդ ժամանակ «Իզյասլավը» կատարում էր մարտական պատասխանատու առաջադրանք՝ հայտնի «Սառցային արշավախմբի» մյուս նավերի հետ միասին փրկում Արևմուտքից ղեպի մեր երկիրը եկող

օտարերկրյա նավերը, որոնք մխրձվել էին մեծ սառույցների մեջ: Հոդվածում Իսակովը նկարագրում է այդ ղեպերը և հանգում գիտական խոր եզրակացությունների: Այստեղ մանրամասն քննարկված են ստորջրյա ականները հանելու: Եղանակներն ու մեթոդները: Յույց է տրված ծովի հատակի ականազերծման և ականային մյուս աշխատանքների կազմակերպման նշանակությունը: Հոդվածը գրված է սովետական սկզբնաղբյուրների և արտասահմանյան նավատորմների ականային գործին վերաբերող փաստերի հիման վրա:

Գիշերային ականազերծման, ականորսիչով ծովի հատակը հետազոտելու պատմության գիտական հետազոտման հարցը ժամանակ առ ժամանակ զբաղեցրել է ռազմա-ծովային գիտություն մի շարք տեսաբանների: Հ. Իսակովը նույնպես փորձել է հատուկ գիտական մշակման ենթարկել գիշերային ականազերծման պատմության հարցը: 1928 թ. «Մորսկոյ սբորնիկ»-ում լույս տեսավ նրա «Գիշերային ականազերծում» րնդարձակ հոդվածը: Այնուհետև նույն վերնագրով լույս է տեսնում նրա մեծագրությունը՝ Ռ. Ա. Մուկալևիչի, Գ. Ս. Գուբիցիու, Ս. Պ. Լուկիշևիչի, Ն. Վ. Նովիկովի և Վ. Յ. Եզերովայի ընդհանուր խմբագրությամբ:

Աշխատության մեջ, ռուս-ճապոնական և առաջին համաշխարհային իմպերիալիստական պատերազմների փորձի հիման վրա, ցույց են տրված ականային գործի զարգացման փուլերը, ականապատման ու գիշերային ականազերծման խոշոր նշանակությունը պատերազմում: Ականային գործի զարգացումը հատկապես սկսվեց 1914—1918 թթ. պատերազմի ժամանակ: Բայց ականային ցանցապատման և նրա տեխնիկայի կատարելագործումը մնում էր առաջնահերթ խնդիր՝ ծովում ապագա մարտական ընդհանուր գործի ճիշտ կազմակերպման համար: Ականազերծման պրակտիկային վերաբերող պրոբլեմները, որոնք բաղմազան են, Հ. Իսակովի այդ աշխատության մեջ քննարկված են մանրամասնորեն: Հեղինակը գիտական լուրջ ընդհանրացումներ է անում ստորջրյա ռազմական նավերից ստեղծված ծովային կասկածելի շրջանների ականազերծման, ականային ցանցապատմած շրջ-

ջանները մաքրման, ծովային նոր գծերի բացման և այլ աշխատանքների վերաբերյալ: Այդ բոլորից Իսակովը հանգել է այն եզրակացություն, որ ականազերծողների աշխատանքը մեծ կարևորություն է ստանալու և ավելի ու ավելի է դժվարանալու ապագայում:

Գիշերային ականազերծման աշխատանքի առաջին փորձը կատարվել է առաջին համաշխարհային պատերազմի նախօրյակին, երբ ծովերում և օվկիանոսներում հատուկ նշանակություն էին ձեռք բերել սուզանավերն ու օդային ուժերը: Հասկանալի է, որ նման պարագաներում ավելի էր դժվարանում ականազերծողների նորմալ աշխատանքը ծովում: «Այսպիսի պայմաններում,— գրել է Հ. Իսակովը,— հատկապես սուր բնույթ է ստանում փակ ականազերծման հարցը»:

Գիշերային պայմաններում ականազերծման բարդ աշխատանքը ռազմական արվեստի կարևոր խնդիրներից է, որը թույլ է լուսաբանվել: Իսակովի աշխատությունը այդ տեսակետից ուշագրավ է:

Նրանում հետաքրքիր տվյալներ կան նաև արտասահմանյան նավատորմների գիշերային ականազերծման աշխատանքների փորձի մասին: Աշխատության մի ղգալի մասը նրվիրված է առաջին համաշխարհային պատերազմում անգլիական և ֆրանսիական նավատորմների գործունեության, մասնավորապես գիշերային ականազերծման աշխատանքների ուղղությամբ ձեռք բերած նվաճումների գիտական վերլուծմանը: Հեղինակը, ելնելով անգլիական և ֆրանսիական ժամանակի դարգացած նավատորմների փորձից, գիտական ճիշտ ընդհանրացումներ է անում դաշնակից երկրների նավատորմների 1915 թ. փետրվարի 25-ին Դարդանելը գիշերով կովով անցնելու մարտական գործողությունների մասին: Այս փաստերը Հ. Իսակովին հանգեցրել են այն եզրակացության, որ ականազերծման գիշերային աշխատանքը պետք է կատարվի ծայրաստիճան զգույշ և տվյալ տերիտորիայում երկար հետազոտական աշխատանք տանելուց հետո, մեծ թվով ծովային մարտկոցների հսկողությամբ, ականային տարածությունների մաքրման և ուրիշ կարևոր միջոցառումների կի-

րուման պայմաններում: Ծովային տարածությունների գիշերային ականազերծման, ցանցապատման, վտանգի վերացման, ականապատելու և ցանցապատելու գործնական հարցերի առաջադրումն ու նրանց նորովի լուսաբանումը հանդիսանում են Հ. Իսակովի այս աշխատության հիմնական արժանիքները:

1928 թ. «Մորսկոյ սբորնիկ»-ում (№ 3) լույս տեսավ Հ. Իսակովի մեկ ուրիշ ուշագրավ հոդված, որտեղ առաջադրված պրոբլեմները ռազմական գիտության մեջ մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում: Անգլիական զորքերի օդային և ծովային նավատորմների ուժերի այն ժամանակվա տեղաբաշխումը հանդիսանում էր իմպերիալիստական խոշոր տերությունների քաղաքականության և ստրատեգիայի հանրահայտ տենդենցների արդյունքը, որոնք իրենց շատ կողմերով արտահայտվում են նաև այսօր: Աշխատության մեջ գիտական խոր վերլուծման են ենթարկվում Անգլիայի ծովային ստրատեգիայի կարևոր խնդիրները՝ մետրոպոլիայի պաշտպանությունը, ծովային հաղորդակցության կապի ապահովումը, դադույթների և դոմինիոնների միջև կապերի ապահովումը, Անգլիայի տատանվող հեղինակության ամրապնդումը Արևելքում և Սովետական Միության շրջապատումը:

1932 թ. Հ. Իսակովը հանդես եկավ Սպիտակ և Բալթիկ ծովերի միջև ջրային ճանապարհի շինարարությանը նվիրված մի ընդարձակ հոդվածով, որի մեջ ցույց են տրվում ջրային այդ խոշոր մագիստրալի կառուցողական աշխատանքների կարևորությունը և նրա տնտեսական նշանակությունը: Սպիտակ-բալթյան ծովային ջրանցքի, որպես ժողովրդատնտեսական առաջին հնգամյակի խոշորագույն կառույցի, պրոբլեմի իրականացումով կարգավորվեց հաղորդակցությունը Սպիտակ և Բալթիկ ծովերի միջև, գործողության մեջ մտավ գետային նավատորմը: Հոդվածում ընդգծվում են սոցիալիստական սիստեմի խոշոր առավելությունները կապիտալիստական հանդեպ նման մեծ կառույցների իրականացման գործում, ցույց է տրվում սովետական ժողո-

վրբողի հայրենասիրական աշխատանքը այդ մեծ պրոբլեմի իրականացման մեջ:

Այդ ջրանցքի կառուցման մասին մարդիկ մտածել են դեռ վաղ ժամանակներից. նույնիսկ ստեղծել են նախագրծեր, սակայն հնարավոր չի եղել դրանք իրագործել:

Հ. Բսակովը գիտական խոր վերլուծության է ենթարկում Սպիտակ-բալթիական ջրանցքի տնտեսական (ապրանքաշրջանառության, ապրանքափոխանակության, առևտրի) աբդյուստակտության, տրանսպորտային նշանակության, քաղաքացիական-ռազմական նավատորմի համար ջրանցքի նավագնացության, սեզոնայնության, հիդրոտեխնիկական էլեմենտների կայունության և այլ կարևոր պրոբլեմներ:

Հոգվածում կարմիր թևի նման անցնում է այն միտքը, որ ջրային այդ կարևոր մայրուղին ունի պաշտպանական խոշոր նշանակություն, որը ցայտուն կերպով երևաց Հայրենական մեծ պատերազմի ժամանակ:

1933 թ. Լենինգրադում լույս տեսավ Ա. Պ. Ալեքսանդրովի, Հ. Ս. Բսակովի և Վ. Ա. Աբելլինի «Սուզանավերի գործողությունները» մեծածավալ աշխատության առաջին հատորը: Հրատարակման բաժնի ղեկավարն էր Ա. Պ. Ալեքսանդրովը, իսկ Հ. Ս. Բսակովն ու Վ. Ա. Աբելլինը հատորի պատրաստմանը մասնակցում էին որպես ակադեմիայի շտատային դասախոսներ<sup>1</sup>: Աշխատության առաջաբանում մատնանշված են այն պրոբլեմները, որոնք մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում ոչ միայն տեսական, այլև ռազմա-ստրատեգիական առումով: Ընդհանրացված են ստորջրյա սուզանավերի գործողությունների արդյունքները, ցույց է տրված ապագա պատերազմներում նրանց մասշտաբների ընդլայնման պատկերը: Առաջաբանը գիտական մեծ արժեք ունի, որն ուշագրավ է նաև ճանաչողական-մեթոդոլոգիական տեսակետից: Աշխատությունը ռազմական արվեստի պատմագրության լավագույն գործերից է, որը մինչև այժմ էլ չի կորցրել իր գիտական մեծ արժեքը: Աշխատության տեսական դրույթները և

<sup>1</sup> Сгъа А. П. Александров, И. С. Исаков, В. А. Абеллин, Операция подводных лодок, т. I, Л., 1933:

նրանում առաջադրված պրոբլեմները բազմազան են: Հատորի հեղինակների կողմից առաջադրվել են հետևյալ սկզբունքային հարցերը.

1. Սուզանավերի զարգացումը առաջին համաշխարհային պատերազմում:

2. Առաջին համաշխարհային իմպերիալիստական պատերազմի (1914—1918 թթ.) փորձը: Սուզանավերի գործողությունները, դասավորությունը, անձնակազմի պատրաստումը:

3. Սուզանավերի զարգացումը հետպատերազմյան շրջանում: Մարտական նավերի պատրաստումը, շինարարությունը և նրանց օպերատիվ օգտագործումը:

4. Սուզանավերի գործողությունները ժամանակակից պատերազմի պայմաններում:

Ինչպես առաջին, այնպես էլ երկրորդ հատորի նախապատրաստման և հրատարակման գործում աչքի ընկնող գեր է խաղացել Հ. Բսակովը: Երկրորդ հատորում ցույց են տրված հետպատերազմյան ժամանակաշրջանում սուզանավերի տեխնիկայի զարգացման պատմությունը, սուզանավերի շինարարության և ապագա պատերազմներում նրանց նպատակային օգտագործման ձևերը: Աշխատության մեջ առաջադրված տեսական հարցերը, անշուշտ, մեծ չափով օգնում են սովետական տրանսպորտային և ռազմական նավաշինությանն ու սուզանավաշինությանը: Ավելի քան 500 էջից բաղկացած առաջին և մոտավորապես այդքան էջանոց երկրորդ հատորների հրատարակումը կարևոր իրադարձություն էր ռազմա-ծովային գիտության մեջ:

Այդ հատորչակների մեծ արժանիքներից մեկն էլ այն է, որ նրանցում կոնկրետ առաջարկություններ են արվում սովետական ռազմանավերի, մասնավորապես սուզանավերի մարտունակության և տեխնիկական զինվածության հետագա բարձրացման համար: Հատորչակներում արված տեսական ընդհանրացումները, անշուշտ, մեծ չափով նպաստում են սովետական սուզանավաշինությանը և նրա արդյունավետության մեծացմանը: Այսպես, այդ երկհատորյակը

ունի ոչ միայն գիտական, այլ նաև գործնական խոշոր նշանակություն:

Տեսական շատ բարձր մակարդակով է գրված Հ. Իսակովի «Գերմանական ծովային շտաբը և պատմական ժառանգությունը» աշխատությունը, որի թեզերը առաջին անգամ տրւապարվեցին 1936 թ. «Մորսկոյ սբորնիկ» ամսագրում<sup>2</sup>:

Աշխատության համար որպես բնաբան ծառայել են Գ. Գիմիտրովի հետևյալ տողերը. «Գերմանիայում հրատարակվում են հարյուրավոր գրքեր, որոնք հետապնդում են միայն մի նպատակ՝ կեղծել, մինչև իսկ ֆաշիստական աստիճանի, գերմանական ժողովրդի պատմությունը»: Իրոք, ֆաշիստական Գերմանիայում լույս էին տեսնում մեծ թվով գրքեր, որոնց հեղինակները կանգ չէին առնում ոչ մի ստոր միջոցի առաջ՝ արգարացնելու Հիտլերի ֆաշիստական արչունոտ ուժի մը, հիմնավորելու համաշխարհային նոր զավթումներ կատարելու գերմանական իմպերիալիզմի պլանները: Նրանք կեղծում էին առաջին համաշխարհային պատերազմի պատմությունը, արգարացնում կայսերական Գերմանիայի տրնւտեսական, քաղաքական, ռազմական նպատակամղումները և, մասնավորապես, ֆաշիզմի ուսանչիստական-ուսիստական մարդատյաց ծրագրերը:

Հ. Իսակովը մեծ վարպետություն մերկացնում է գերմանական և առհասարակ իմպերիալիստական պատմագրության, մասնավորապես ռազմա-ծովային արվեստի պատմության հակագիտական էությունը: Տեսական լայն ընդհանրացումների և փաստական հարուստ նյութի միջոցով նա վերականգնում է առաջին համաշխարհային պատերազմի ծովային մի շարք ճակատամարտերի ճշմարիտ պատմությունը:

Յինդաոյի ճակատամարտի գիտական-տեսական վերլուծությունը իր ժամանակի խոշոր և հետաքրքիր պրոբլեմներից էր: «Այդ ճակատամարտի պատմական տեղը,— մատնանրջում է Հ. Իսակովը,— այն է, որ այն դասվում է Պորտ-Արտուրի (1895—1904 թթ.) և Մանչուրիայի գրավման համար

<sup>2</sup> Տե՛ս «Морской сборник», 1936, № 2:

(1931 թ.) մղված ճակատամարտերի շարքը»<sup>3</sup>: Եվ պատահական չէր, որ Իսակովը ձեռնամուխ եղավ այդ հարցի ուսումնասիրությունը ու այն ընտրեց որպես թեկնածուական դիսերտացիայի թեմա: 1936 թ. լույս տեսավ նրա «Ճապոնացիների գործողությունները ընդդեմ Յինդաոյի 1914 թվականին» մեծածավալ մենագրությունը, որը նոր լրացումներով ու բարելավումներով վերահրատարակվեց 1937 թ.<sup>4</sup>: Գերմանական ծովային արևիվը, որը վերսալյան պայմանագրով համարվում էր լիկվիդացված, 1935 թ. հրատարակում է հատուկ մենագրություն՝ նվիրված Յինդաոյի գործողություններին:

Ֆաշիստական գերմանական բանակի փոխ-ծովակալ Կուրտ Ասեմանը ռազմա-ծովային պատմության հարցերին նվիրված առաջին հետազոտության մեջ անդրադառնում է Յինդաոյի ռազմական գործողությանը: Այդ երկու գործերում էլ աղավաղված է Յինդաոյի ճակատամարտի ուսու պատկերը:

Պետք է ասել, որ Պորտ-Արտուրից հետո Յինդաոն վերջին ծովային խոշոր ճակատամարտերից էր, որի պաշտպանության համար գերմանացիները նույնպես համառ մարտեր մղեցին: Թե ինչպիսի խոշոր ռազմա-քաղաքական և տրնտեսական նշանակություն ուներ Յինդաոն, այդ ցույց է տրված Տիրպիտցի «Յինդաոյի բազայի ստեղծումը» հուշերում: Յինդաոյի համար գերմանական ծովային նավատորմի մղած մարտերը տևեին ոչ միայն ռազմական, այլև տնտեսական և քաղաքական նշանակություն: Այդ մարտերը թե՛ Ճապոնիայի և թե՛ Գերմանիայի կողմից մղվում էին Չինաստանը գաղութացնելու համար: Սակայն ավանտյուրիստական լայն մաշատարի այդ ծրագիրը չիրականացավ ո՛չ Գերմանիայի և ո՛չ էլ Ճապոնիայի օգտին: Ուշագրավ են այդ կապակցությամբ Տիրպիտցի հետևյալ տողերը. «Մենք ունեինք բոլորը, միայն չունեինք այնպիսի մի քաղաքականություն, որը թույլ տար մեզ երկար ժամանակով ամրապնդել գերմանական այդ փորձը»<sup>5</sup>:

<sup>3</sup> Նույն տեղում, էջ 16:

<sup>4</sup> Տե՛ս И. С. Исаков, Операция японцев против Циндао в 1914 г., М., 1936:

<sup>5</sup> Նույն տեղում:

Ահա ինչպիսի դասը ճշմարտության մասին է խոստովանել վիլհելմ կայսրի մերձավորագույն աշխատակից Տիրպիտցը: Նա կարծում էր, որ Յինդաոյի պահպանման համար Գերմանիան պետք է բարելավեր իր հարաբերությունները Ճապոնիայի հետ և ուրիշ ոչինչ: Սակայն Տիրպիտցը չէր ըմբռնում, որ հենց երկու խոշոր պետությունների միջև եղած իմպերիալիստական հակասությունները թույլ չէին տալիս նրանց հարաբերությունների նորմալացում: Սակայն այն բանից հետո, երբ պատերազմը սկսեց ծավալվել և կատաղի բնույթ ստանալ, Տիրպիտցը հույս ուներ վճռական միջոցներով անցնել «Շլիֆենի պլանի» իրականացմանը, արագ հաղթանակ ձեռք բերել հակառակորդի դեմ, որը հնարավորություն կտար դաշնակիցներին փրկել Յինդաոն: Սակայն քանի որ դա հնարավոր չէր իրականացնել, Տիրպիտցը ձգտում էր գոնե պահպանել Գերմանիայի հեղինակությունը: Եվ ոչ միայն այդ: Տիրպիտցը իր հուշերում ընդգծում էր այն, որ գերմանացիների պարտությունը Չինաստանում առավելապես հարված էր Գերմանական կայսրության հեղինակությանը: Ահա դա՛ ի նկատի ունեն Յինդաոյի պարետը, երբ պահանջում էր գերմանական հրամանատարությունից՝ ստեղծել այնպիսի իրադրություն, որի պայմաններում հնարավոր լիներ մինչև վերջ պայքարել թշնամու դեմ:

Ճապոնական կառավարության համար Յինդաոյի գործողությունները բնորոշ են նրանով, որ շատ խելացիորեն կարողացան օգտագործել իրենց համար գրչություն ունեցող տրադիցիոն բարեհայտ պայմանները: Ճապոնական հրամանատարությունը, օգտվելով դաշնակիցների դժվարություններից, կազմակերպեց խառը գործողություն՝ Յինդաոյի զբաղման և միաժամանակ Շանդունի օկուպացման համար: Այդ նպատակով ճապոնական 2-րդ էսկադրան ծովից բռնկադայի ենթարկեց գերմանական բազան, օգտվելով այն բանից, որ հակառակորդի օդային ուժերը և սուզանավերը շատ աննշան էին: Այնուամենայնիվ, Յինդաոյի զբաղման համար մղված մարտերում ճապոնացիները թե՛ ծովում և թե՛ ցամաքում տվեցին զգալի կորուստներ:

Գերմանական հետևակը կովում էր իր կարողություններին շատ ցածր: Ճիշտ է, զինվորները առանձին դեպքերում ցուցադրում էին հերոսություն օրինակներ, սակայն երկր են բազմաթիվ դեպքեր, երբ զինվորները կրակել են իրար վրա: Այսպես, գերմանական հրամանատարությունը չկարողացավ ժամանակին և մշակված պլանով մարտեր վարել: Իսկ ինչ վերաբերում է ճապոնացիներին, ապա նրանք ժամանակին ստեղծել էին ամուր պաշտպանական գիծ թե՛ ցամաքում, թե՛ ծովում: Բացի դրանից, ունեին թվական շերտաթուղթ, որը հնարավոր դարձրեց ծավալել մարտական լայն մասշտաբի գործողություններ և հասնել վերջնական հաղթանակի:

Գերմանական կայսրի գրությունը Յինդաոյում շատ ծանր էր: Սակայն ֆաշիստական պատմագրությունը սկսեց կեղծել Յինդաոյի ամբողջի պաշտպանական մարտերում գերմանական հրամանատարության թույլ տված կոպիտ սխալները, նսեմացնելով ճապոնական նավատորմի և ցամաքային զորքերի մարտերի նշանակությունը:

2. Իսակովը մարքսիստ պատմաբանին յուրահատուկ անաչառությամբ մերկացնում է ֆաշիստական պատմաբաններին, որոնք ճգնում էին «ապացուցել» գերմանական ռազմական ստրատեգիայի հզորությունը և, դրան հակառակ, «դաշնակիցների անկազմակերպվածությունը» և տալիս է միանգամայն ճիշտ գիտական-քաղաքական գնահատականներ Յինդաոյի ճակատամարտերի ռազմա-ստրատեգիական նշանակության, հետևանքների և դասերի մասին: Գերմանական սպանագետները Յինդաոյի պարտության կողքով անցնում են շատ հանգիստ, դա համարելով «թեթև պարտություն», «կանխամտածված նահանջ ծովային ամբոջից»: Իսակովը որպես այդ ճակատամարտի կարևոր առանձնահատկություն նշում է այն հանգամանքը, որ Յինդաոյի մարտերին չէին մասնակցում ո՛չ տանկեր, ո՛չ էլ սուզանավեր: Կային մի քանի ինքնաթիռներ և ռազմական տեխնիկայի ուրիշ միջոցներ:

Չնայած Յինդաոյի ճակատամարտը տեղի ունեցավ երկու

կողմերի համար ոչ բարենպաստ պայմաններում (հին նավատորմ, ցածրորակ հրետանի և այլն), սակայն այն ուշագրավ է մի շարք կողմերով:

Հ. Իսակովը իր աշխատություններում մեջ փորձում է բնութագրել այդ ճակատամարտն իր բոլոր կողմերով: Նա նկարագրում է Յինդաոյի ճակատամարտի զանազան փուլերը, ցույց է ապրիս դեսանտային զորքերի, ուղղակի հանդերձանքը էշելոններով տեղափոխելու ժամանակի, նավատորմի տեղադրման եղանակները և մարտի նախապատրաստման մյուս ձևերը: Այդ բոլորի հետ միասին գրքում ցույց է տրված իմպերիալիստական պատերազմի զավթողական բնույթը, մերկացվում են ճապոնական և գերմանական իմպերիալիզմի միլիտարիստական ձգտումները: Յինդաոյի ճակատամարտը ներկայացվում է որպես ճապոնական իմպերիալիզմի զավթողական քաղաքականություն արդյունք մայր ցամաքում: Հ. Իսակովը մեծ վարպետություն ցույց է տվել կողմերի օպերատիվ պլանների ուղղակի նշանակությունը, մատնանշել ավիացիայի դերը և նրա մասշտաբների ընդլայնման անհրաժեշտությունը ապագա մարտերի ժամանակ:

Հ. Իսակովի աշխատությունը հետաքրքիր է նաև նրանով, որ հաջող են լուսաբանված ճապոնական դեսանտային էքսպեդիցիոն կորպուսի ուղղակի գործողությունները, ճապոնական նավատորմի և էքսպեդիցիոն կորպուսի համագործակցությունը Յինդաոյի ճակատամարտում ընդդեմ գերմանական ուղմա-հովսյին զորքերի տեսակների: Աշխատությունը գրելու համար Հ. Իսակովը օգտագործել է մեծ քանակությամբ արխիվային նյութեր, գլխավորապես օտարերկրյա աղբյուրներ, որոնց մեծ մասը գիտական շրջանառության մեջ էին մտնում առաջին անգամ:

Հ. Իսակովի «Ճապոնացիների գործողությունները Յինդաոյի դեմ 1914 թ.» աշխատությունը ունի գիտական և քաղաքական նշանակություն:

1937 թ. Հ. Իսակովը հանդես եկավ գործնական, ուսուցողական-դաստիարակչական բնույթի աշխատություններով: Դրանցից հատկապես ուշագրավ է «Կարմիր զորք բալթիական»

նավատորմի տակտիկական-մարտական վարժությունները» մեծածավալ հոդվածը<sup>6</sup>: Այն նվիրված է Բալթիական կարմիր զորք նավատորմի 1936 թ. դինավարժության արդյունքների գիտական-տեսական վերլուծությանը, հանրագումարի են բերված նավատորմում ձեռք բերված հաջողությունները, վեր է հանված ողջ անձնակազմի բարոյա-քաղաքական, մարտական ոգու ամրությունը: Հ. Իսակովը միաժամանակ հանդես է գալիս մի շարք լուրջ առաջարկություններով, որոնց կիրառումով, անշուշտ, Բալթիական կարմիր զորք նավատորմը էլ ավելի կամրապնդվեր: Կոնկրետ օրինակներով ցույց է տրված տակտիկական-մարտական վարժությունների դերը ապագա պատերազմներում, վեր են հանված Բալթիական նավատորմում տեղ գտած թերությունները: Այն թերությունները, որոնք գոյություն ունեին Բալթիական կարմիր զորք նավատորմում, հատկապես երևան եկան 1936 թ. տակտիկական-մարտական դինավարժության ժամանակ, որոշ կողմերով դրսևորվեցին նաև Հայրենական մեծ պատերազմի առաջին շրջանում:

\* \* \*

Հ. Իսակովը շտեմնված մեծ աշխատասիրություն հանդես բերեց Հայրենական մեծ պատերազմի դժվարին տարիներին: Չնայած իր գերծանրաբեռնվածությանը, այնուամենայնիվ ժամանակ էր գտնում զբաղվելու գիտահետազոտական աշխատանքով: Նրա գրչի տակից դուրս եկած աշխատությունները օգնում էին սովետական նավատորմին մոբիլիզացնելու ուժերը ֆաշիստական հորդանների դեմ մղվող կռիվներում՝ վճռական հաղթանակի հասնելու համար:

Կինը ՍՍՀՄ ուղմա-ծովային նավատորմի մեծագույն տակտիկներինց, Հ. Իսակովը գիտահետազոտական բնույթի լուրջ գործեր է գրել պատերազմի պատմության բազմաթիվ կարևոր պրոբլեմների մասին: Ըստ որում նա ՍՍՀՄ ուղմա-ծովային նավատորմի պատմությունը ներկայացնում է ոչ թե մեկուսացած, այլ զինված ուժերի մյուս տեսակների հետ զուգակցված: Հ. Իսակովի «ՍՍՀՄ ուղմա-ծովային նավատորմի»

<sup>6</sup> Տե՛ս «Морской сборник», 1937, № 6:

տորմը Հայրենական պատերազմում» աշխատությունների սերիան (լույս է տեսել սկզբում «Մորսկոյ սբորնիկ»-ում, ապա «Վոենիդգատի» կողմից որպես մենագրություն, 1944—1947 թթ.) մեծագույն արժեք է ներկայացնում ինչպես գիտական-քաղաքական, այնպես էլ դաստիարակչական տեսակետից:

Մենք կփորձենք համառոտ կերպով շարադրել Հ. Իսակովի այդ շարքի գործերից մի քանիսը:

1943 թ. «Մորսկոյ սբորնիկի» մի քանի համարներում լույս տեսավ Հ. Իսակովի «Գերմանական ծովային ստրատեգիայի ավանտյուրիզմը» ուշադրով աշխատությունը, որն ունի գիտական-քաղաքական մեծ արժեք<sup>7</sup>: Իր հողվածաշարում ակնաւոր դադմագետը մերկացնում է գերմանական ծովային հրամանատարությունից ավանտյուրիստական պլանները, լուսաբանում գերմանա-ֆաշիստական «ստորջրյա պատերազմի», ապա «կրեյսերական պատերազմի» տեսությունն ուսակցիոն կողմերը, դատապարտում ռազմա-ծովային գործիչներին: Միաժամանակ ցույց են տրված ծովային-ջրային ուղիները նշանակությունը, այն նախադեպերը, որոնց միջոցով հնարավոր դարձավ ջախջախել ֆաշիստական ռազմա-ծովային և տրանսպորտային նավատորմը Երկրորդ համաշխարհային պատերազմում:

Պատերազմի սկզբից ևեթ ֆաշիստական պրոպագանդան սկսեց ուժեղ կերպով ազմկել Գերմանիայի ռազմա-ծովային նավատորմի հզորություն մասին: Միաժամանակ լուրեր էին տարածում սովետական նավատորմի «անմարտունակության» մասին: 1943 թ. ֆաշիստական պրոպագանդիստները ջրի երես հանեցին այսպես կոչված «ստորջրյա տոտալ պատերազմի» և «կրեյսերական պատերազմի» մասին իրենց տեսությունները: Գերմանական հրամանատարությունը մեծ ջանքեր գործադրեց «ստորջրյա պատերազմը» ավելի արդյունավետ դարձնելու համար: Գերմանական «ստորջրյա պատերազմի» համար «նոր դարաշրջան» սկսվեց նավատորմի գլխավոր հրա-

մանատար փոխ-ծովակալ Ռեդերին պաշտոնաթող Դենիցով փոխարինելուց հետո, որը տեղի ունեցավ 1943 թ. հունվարի 30-ին: Դա փաստորեն գերմանական ծովային նավատորմի ճգնաժամի սկիզբն էր: «Սակայն,— գրել է Հ. Իսակովը — Ռեդերին պաշտոնից հանելու գլխավոր պատճառը դա չէր միայն: Ծովակալ Ռեդերը, լինելով ծովային սպաների խրմբի անդամ, որպես ռազմական գիտություն տեսաբան առաջինը նկատեց գերմանական ծովային նավատորմի ստրատեգիայի ավանտյուրիստական էությունը»:

Ռեդերը գտնում էր, որ հետվերսալյան Գերմանիայի նավատորմը պետք է զարգանար այն հաշվով, որ նբանում ղեկավարություն ստանալին կրեյսերները: Իր այդ տեսությունը նա զարգացրել է դեռ «կրեյսերական պատերազմը օտարերկրյա ջրերում» մեծածավալ աշխատությունն սկսել, որը լույս է տեսել Բեռլինում 1923 թ.<sup>8</sup>: Ռեդերի կողմից մշակված «կրեյսերների պատերազմի» տեսությունը կրկնում էր իր նախորդի՝ Վիլհելմի կոնցեպցիան: Հայտնի է, որ իր ժամանակակից հեղինակը 2-րդը նույնպես կողմնակից էր, որպեսզի բրիտանական նավատորմի հզորության դեմ Գերմանիան ստեղծեր ծովային հզոր հարվածող ուժ, ըստ որում դա պետք է իրականացվեր բրիտանային գործողությունների և «կրեյսերների պատերազմի» միջոցով:

Հայրենական պատերազմի՝ 1943 թ. բեկման տալում, հասկանալի է, որ Ռեդերի ծովային տակտիկան և տեսությունը չէր կարող գոհացնել Հիտլերին, մանավանդ որ Ռեդերի ստրատեգիական պլանով գերմանական նավատորմը լուրջ հաջողությունների չհասավ:

Քանի որ գերմանական ռազմա-ծովային նավատորմի գլխավոր հրամանատարությունը Դենիցի ղեկավարությամբ հակված էր դեպի սուզանավերի պատերազմ և կողմնակից էր նավատորմի այդ տեսակի զարգացմանն ու կատարելագործմանը, ուստի խնդիր դրվեց կրճատել կրեյսերների արտադրությունը:

<sup>7</sup> Տե՛ս «Морской сборник», 1943, № 1, 2, 3, 4, 5:

<sup>8</sup> Տե՛ս նույն տեղում, № 1, էջ 7:

Այսպիսով, դերմանական հրամանատարությունը փորձեր կատարեց ճգնաժամից դուրս գալ «սուզանավերի տոտալ պատերազմի» միջոցով, սակայն «սուզանավերի տոտալ պատերազմի» ֆաշիստական պրոպագանդայի ազմուկը ոչնչով չօգնեց գործին: Գեներիցի ստրատեգիական պլանները՝ դաշնակից պետությունների նավատորմը ստորջրյա պատերազմով ոչնչացնելու մասին, նույնպես ձախողվեցին:

Գերմանական ստորջրյա նավատորմը քանակական տեսակետից զիջում էր հակառակորդին և նրան չհաջողվեց ծովային որևէ խոշոր ճակատամարտում հասնել ստրատեգիական մեծ հաջողության: Դա հատկապես ցայտուն կերպով երևավ 1943 թ. ծովային մարտերում: Գերմանական ստորջրյա ուժերի կողմից հակառակորդի ծովային կոմունիկացիաների դեմ ձեռնարկված հարձակումները չտվեցին այն, ինչին ձրգատում էր գերմանական ռազմա-ծովային ուժերի գլխավոր հրամանատար Գենիցը:

Այսպիսով, Գերմանիայի նավատորմը ստորջրյա պատերազմում չհասավ այնպիսի հաջողությունների, որպիսին պատկերացնում էին Հիտլերը, Ռեդերը, Գեներիցը և մյուսները: Այդ բանի լավագույն օրինակ կարող են ծառայել Ատլանտիկայի ռազմական գործողությունները: Ելնելով Ատլանտիկայի մարտերի դասերից, Հ. Իսակովը իր «Գերմանական ծովային ստրատեգիայի ավանտյուրիզմը» աշխատության մեջ հանդես է հետևյալ եզրակացությունների.

1. Դաշնակից պետությունները այսուհետև պետք է լուրջ ուշադրություն դարձնեն պահակային ծառայությանը, այն հաշվով, որ դա էլ ավելի ուժեղացվի և կատարելագործվի հատկապես հականավակային պաշտպանական մասում:

2. Ստեղծել նավերի հատուկ տեսակներ (կորվետներ, ֆրեգատներ), բոլոր առևտրական նավերը զինել հրետանիով, սուզանավերի դեմ պայքարելու համար ստեղծել զենքի նոր տեսակներ:

3. Ուժեղացնել և բարելավել հականավային պաշտպանությունը, բազաները և գործողության գոտիները: Հմուտ հետախուզության միջոցով որսալ և շարքից հանել հակառա-

կորդի սուզանավերը այնտեղ, որտեղ նրանք կհայտնաբերվեն:

4. Ակտիվ կերպով պաշտպանել ռազմա-ծովային կարևոր բազաները հակառակորդի նավակների հարձակումներից, օդից քարուքանդ անել Կիլի, Բրեմենի, Համբուրգի, Վիլհելմշաֆենի և մյուս քաղաքների նավաշինական բազաները:

5. Ռմբակոծումների միջոցով արգելակել կամ լավագույն դեպքում դանդաղեցնել նավակների կառուցումը, մշտական ռմբակոծությունների ենթարկել Գերմանիայի խոր թիկունքում գործող մեքենաշինական գործարանները, սուզանավերի համար մոտորներ ու էլեկտրասարքեր պատրաստող արդյունարհրական և ռազմական օբյեկտները:

Այսօր էլ Հ. Իսակովի այս աշխատությունը պահպանում է իր թարմությունն ու հրատապությունը:

Նավատորմի բարձր և միջին հրամկազմի համար լավագույն ձեռնարկ է «Ռազմա-ծովային նավատորմի հրամանատարի տեղեկատու» երկհատորանոց զիբքը, որը լույս է տեսել 1943 թ. ծովակալ Իսակովի խմբագրությանը<sup>9</sup>: Առաջին հատորը բաղկացած է հետևյալ բաժիններից՝ «Ընդհանուր տեղեկություններ», «Ծովային պրակտիկա», «Նավագնացություն», «Լոցիա», «Ծովագնաց աստղաբաշխություն», «Մասներում», «Դիտողություն և կապեր»: Երկրորդ հատորը բաղկացած է հետևյալ բաժիններից՝ «Օդերևութաբանություն», «Օվկիանոսագիտություն», «Նավերի տեսություն», «Ծովային ավիացիա», «Ռուսական նավատորմի պատմության կարևորագույն տարեթվերի ժամանակագրություն»: Այդ ձեռնարկից այսօր էլ օգտվում են ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի միջին և բարձր կարգի հրամանատարները:

Ղրիմի ծովային խոշոր նավարշավը իր վրա բեռեց ամբողջ աշխարհի ուշադրությունը, որից հետո իրադրությունը Սև ծովում փոխվեց հօգուտ սովետական նավատորմի: Իսակովը ռազմական այդ կարևոր իրադարձությանը նվիրեց հատուկ աշխատություն՝ «Ղրիմի կամպանիան և նոր իրադրու-

<sup>9</sup> Տե՛ս «Справочник командира ВМФ», М., 1943:

վյուներ Սև ծովում»<sup>10</sup>: Աշխատութեան մեջ ցույց են տրված ֆաշիստական ռազմա-ծովային նավատորմի հրամանատարութեան ստրատեգիայի սնանկությունը, կամուրջի տանուլ տալու ռազմա-ստրատեգիական, քաղաքական պատճառները: Քաջ տեղյակ լինելով Սևծովյան նավատորմի անցյալի և ներկայի պատմությանն ու ճակատամարտերին, Հ. Իսակովը ռազմա-ստրատեգիական առումով բնորոշում է Ղրիմի խոշոր նշանակությունը Ռուսաստանի և Ուկրաինայի համար: Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ կարևոր նշանակություն ունեցան ծովափնյա անբուխները: Պետք է ասել, որ մինչև Հ. Իսակովի «Ծովամերձ ամրոցներ» աշխատությունը ծովափնյա ամրոցների, ծովային և ցամաքային բազաների պաշտպանության ու հարձակման տակտիկայի հարցերին նվիրված լուրջ աշխատություններ դեռ չըկային: Հ. Իսակովի հետազոտությունը նորություն էր, ուստի մեծ հետաքրքրություն առաջացրեց մասնագետների շրջանում:

Նրանում հանգամանորեն պարզաբանված են ցամաքային զորքերի տակտիկային վերաբերող մի շարք հարցեր, ցույց են տրված զենքի այն տեսակները, որոնք անհրաժեշտ են ինչպես ծովային, այնպես էլ ծովամերձ ամրոցների և բազաների գրավման համար:

Հայրենական մեծ պատերազմի ժամանակ հայ ժողովրդի զավակներից շատ-շատերը մասնակցեցին ծովային ճակատամարտերին և իրենց պատկեցին փառքով: Այդ մասին է պատմում Հ. Իսակովի «Հայ ծովայինները Հայրենական մեծ պատերազմում» աշխատությունը, որը լույս է տեսել ՀՍՍՀ ԳԱ հրատարակությամբ 1946 թ.: Աշխատությունը բնութեցվում է մեծ հետաքրքրությամբ: Գրքույկում հատուկ էջեր են հատկացվել հայ ժողովրդի այն զավակներին, որոնք Բալթիկայում, Սև ծովում և Ամուրյան կարմրադրոշ նավատորմի կազմում քաջաբար կռվել են զերմանական և ճապոնական ռազմա-ծովային ուժերի դեմ: «Պետք է հուսալ, — գրել է Հ. Ի-

սակովը, — այ գրողներից որևէ մեկը իր վրա կվերցնի այդ շնորհակալ աշխատանքը և կկազմի մի հանգամանակից տարեգրություն հայ ծովայինների մասնակցության մասին Հայրենական մեծ պատերազմում»<sup>11</sup>: Ինչպես երևում է, ականավոր ծովակալը մտահոգվել է հայ ծովայինների պատմություննեցող գործ: Հ. Իսակովը փաստորեն գրեց այդ մեծ գործի սկիզբը, հայ պատմաբաններին ու գրողներին միտք և ուղղություն տվեց զբաղվելու ռազմա-ծովային ու օդային նավատորմի հայ մարտիկների հերոսական գործերի տարեգրության հարցերով: Հ. Իսակովի վերոհիշյալ աշխատությունը, ճիշտ է, փոքրածավալ է, սակայն իր տեսակի մեջ յուրօրինակ է և արժեքավոր:

Հ. Իսակովը մեծ հպարտությամբ է խոսում Սովետական Միության կրկնակի հերոս Նելսոն Ստեփանյանի հերոսական գործերի մասին: Գտնվելով Բալթիկական կարմրադրոշ նավատորմի գրոհող ավիացիայի կազմում, Նելսոնը կենդանապես մատուցեց ծառայություն, հերոս քաղաքի պաշտպանության դժվարին օրերին, արհամարհելով մահը, գրոհում է հարձակվող զերմանական տանկային ու մեքենայացված շարասյան վրա և ոչնչացնում մեծ քանակությամբ տանկեր: Այնուհետև, հարավում Սևծովյան նավատորմի ավիացիայի կազմում նա մասնակցում է Կովկասի ու Ղրիմի ազատագրման հերոսամարտերին: Պատերազմի վերջին շրջանում խիզախ սպառնալու մասնակցում է Մերձբալթիկայի ազատագրմանը: Իր անօրինակ սխրագործությունների շնորհիվ նա լայն ճանաչում գտավ ՍՍՀՄ պիլոտների ու ժողովրդի մեջ և իր գործով անմահացավ:

Հյուսիսային նավատորմի կործանիչների օդակներից մեկի հրամանատարն էր կամուրջիստ էմիլ Գիլանյանը, որը կատարել է 142 մարտական թռիչք և ոչնչացրել հակառակորդի մեծ թվով կործանիչներ: Ավագ լեյտենանտ Գիլանյանի կատարած

<sup>10</sup> Տե՛ս նույն տեղը, № 5—6, էջ 13—14:

<sup>11</sup> И. С. Исаков, Армяне-моряки в Великой Отечественной войне, Ереван, 1964, стр. 49.

սխրագործությունները արժանի են զիտական լուսաբանման, որովհետև նրա անձնական նախաձեռնությունները անցկացված օղակին մարտերը մեծ հետաքրքրություն են ներկայացնում:

Հայրենական պատերազմի տարեգրություն մեջ ոսկե տառերով են գրված Սևծովյան նավատորմի ուժեղացումը ավիագնդի օղակին հրաձիգ, ռադիոստ կրտսեր լեյտենանտ Քրիստափոր Հարությունովի, Կառլոս Ղուկասյանի (Սևծովյան նավատորմի ականազերծող), Գևորգ Իլյարովի՝ «Փոքր որսորդ» կատերի հրամանատարի օգնական (Բալթիական նավատորմ), Նիկոլայ Կուպրյանովի, Արամայիս Հարությունյանի, Արմենակ Ակոպովի, Արմենակ Հայրապետովի, Սեմյոն Գաբրիելյանի, Հովհաննես Արուցևի, Հրանտ Գասպարյանի, Արկադի Ավագյանի, Մանուկ Մազմանյանի, Խաչատուր Բակունցի, Առուստամ Դավթյանի, էդուարդ Բաբաջանյանի, Վաղարշակ Բաղայանի, Կարապետ Նահապետյանի, Ալեքսանդր Վարդապետյանի, Վաղարշակ Բեջյանի և շատ ուրիշների անուններ:

Հայ քաջերը թե՛ ծովում, թե՛ ցամաքում և թե՛ օդում ցուցաբերեցին հերոսություն և անօրինակ սխրագործություններ: Որտեղ էլ որ եղել են՝ Անդրբևեռային շրջանում, Բարենցի ծովի դաժան և սառնաշունչ ջրերում, Սևծովյան ավազանի և Բալթիկ ծովի առափնյա շրջաններում, Ստալինգրադում, Իզմալիի տակ, թե Բուդապեշտում՝ ամենուրեք հայ ժողովրդի զավակները հանդես են եկել իսկական հայրենասերների, ՍՍՀՄ ժողովուրդների ազատության և անկախության համար խիշակորեն մարտնչողների առաջին շարքերում:

1959 թ. ՍՍՀՄ պաշտպանության մինիստրության հրատարակչությունը լույս ընծայեց Հ. Ս. Իսակովի և Լ. Մ. Երեմենի «Սուզանավերի տրանսպորտային գործունեությունը» մեծածավալ աշխատությունը<sup>12</sup>:

Որո՞նք են այն հիմնական պրոբլեմներն ու հարցերը, որոնց անդրադարձել են Հ. Իսակովը և Լ. Երեմենը.

1. Սուզանավերի օգտագործումը տրանսպորտային և այլ նպատակներով Երկրորդ համաշխարհային պատերազմում:

2. Գերմանական նավատորմի ղի սուզանավերի տրանսպորտային գործունեությունը Երկրորդ համաշխարհային պատերազմում:

3. Իտալական նավատորմի ղի սուզանավերի տեղափոխումը Երկրորդ համաշխարհային պատերազմում:

4. Անգլիական սուզանավերի տրանսպորտային գործունեությունը:

5. Ֆրանսիական օտորչրյա մի քանի երթուղիները Կորսիկայում:

6. Ճապոնական սուզանավերի տրանսպորտային գործունեությունը:

7. Ամերիկյան նավատորմի սուզանավերի տրանսպորտային գործունեությունը:

8. Մի քանի տեղեկություններ սովետական ծովայինների մասին:

9. Սուզանավերի տրանսպորտային գործունեության վերլուծություններ և որոշ եզրակացություններ:

10. Սուզանավերը տրանսպորտային նպատակներով կառուցելու տեղեկությունները հետպատերազմյան շրջանում և նրանց օգտագործման մասին եղած հայացքները:

Այս աշխատությունը մեկ անգամ ևս վկայում է Իսակովի շրջահայացության, գիտահետազոտական ունակությունների և հարուստ գիտելիքների մասին: Նա խոր կերպով տիրապետում է ոչ միայն ռազմա-ծովային արվեստի ստրատեգիային ու տակտիկային, այլև պատերազմների պատմությանը՝ համաշխարհային առումով:

«Պատմվածքներ նավատորմի մասին» աշխատությունը Հ. Իսակովի անցած մարտական կյանքի և հայրենական նավատորմի հերոսապատումների տարեգրությունն է: Գրքում պատմվում է Հ. Իսակովի ռազմա-ծովային գործունեության մասին՝ կապված քաղաքացիական կռիվների և Հայրենական մեծ պատերազմի մի շարք կարևոր դեպքերի ու իրադարձությունների հետ:

<sup>12</sup> Сб. И. С. Исаков, Л. М. Еремеев, Транспортная деятельность подводных лодок, М., Воениздат, 1959:

Հայրենասիրական ջերմ շնչով է գրված Հ. Իսակովի «Լախուտի փորձությունը» պատմվածքը<sup>13</sup>, որը գրված է մեծ արվեստով: Նշանավոր տաջիկական-պարսկահայ հանաստեղծ, հեղափոխական գրող Աբդուլ-Կասիմ Լախուտին մեծ հեղինակություն ու հարգանք է վայելում ոչ միայն ՍՍՀՄ-ում, այլ նաև նրա սահմաններից դուրս: Նրա մասին շատ են գրվել հատկապես արականագիտական գործեր:

Պատմվածքը կարգացվում է մեծ հետաքրքրություններով: Հեղինակին հաջողվել է ցույց տալ հեղափոխական բանաստեղծի, հոյակապ մարդու իսկական կերպարը: Լախուտին 1936 թ. Իրանից այցի էր եկել Սովետական Միություն: Այստեղ նա ծանոթանում է ՍՍՀՄ-ի տնտեսական մեծ վերելքի, գիտություն և մշակույթի հսկայական առաջընթացի հետ: Նա հատկապես մոտիկից ծանոթացավ միջինասիական հանրապետությունների կյանքին: ՍՍՀՄ-ում գտնված ժամանակ Լախուտին կատարում է ծովային ճանապարհորդություն «Մարատ» նավով. նրան ուղեկցել են Կ. Վորոշիլովը, Վ. Վիշնևսկին, Հ. Իսակովը և ուրիշներ: Հ. Իսակովը ցույց է տալիս ժողովուրդների բարեկամության ջատագով Լախուտի ինտենսացիոնալիստական կերպարը, նրա սերը և հարգանքը դեպի Միջին Ասիայի գիտությունը, կուլտուրան և, մասնավորապես, գրականությունը:

«Հայաստան» հրատարակչությունը 1970 թ. հայերեն լեզվով լույս էր արձակել Հ. Ս. Իսակովի «Ակնարկները», որտեղ հեղինակը գեղարվեստական վարպետությունը նկարագրում է իր ծովային բնկերների և իր անցած մարտական ուղին:

«Վաղուց անցած եղելություններից» ակնարկում Իսակովը ցույց է տալիս այն դժվարություններն ու խոչընդոտները, որոնք գոյություն ունեին ցարիզմի օրոք Վլադիկավկազից (այժմ՝ Սրբոնիկիձե) մինչև Թիֆլիս երկաթուղային ճանապարհի կառուցման գործում: Այդ ծրագրի իրագործումը կարևոր ուղի-մատարաններից էր նշանակություն ունեցող խնդիր էր Ռուսաստանի համար: Այդ նպատակով երևան էին եկել բազմա-

թիվ նախագծեր, ստեղծվել էր հատուկ հասնաժողով՝ Կովկասի փոխարքա Վարդևյով-Գաշկովի գլխավորությամբ:

Այնուհետև լուսաբանված են այն իրադարձությունները, որոնք տեղի են ունեցել Վրաստանում 1905—1906 թթ.: «Ռուս-ճապոնական պատերազմում կրած պարտության ու երկրում տիրող ընդհանուր դրություն հետևանքով առաջացած հեղափոխական հովերը,— գրում է Հ. Իսակովը,— իրենց կնիքն էին դնում ամբողջ ժողովրդի, այդ թվում նաև Հարավային Օսեթիայի, Քարթլիի ու Կախեթի բնակիչների արամաղությունների վրա»<sup>14</sup>:

Նա միաժամանակ նշել է երկաթուղային, ճանապարհային շինարարության, մասնավորապես Ռազմավիրական ճանապարհի նշանակությունն ու կարևորությունը Առաջին համաշխարհային պատերազմի ժամանակ: Այստեղ Իսակովը ցույց է տալիս, թե 1914 թ. օգոստոսի 7-ին Ինչպես էին գերմանական «Քեբեն» և «Բրեսլաու» հածանավերը ճեղքել և մտել Սև ծով, այն դեպքում, երբ Սև և Միջերկրական ծովերում կենտրոնացվել էր բրիտանական նավատորմի ուժերի զգալի մասը: Ակնարկում Իսակովը վերլուծում է առաջին համաշխարհային պատերազմում Անտանտի երկրների և Գերմանիայի ռազմա-ծովային նավատորմների մարտերի մի շարք ուսանելի կողմերը, որոնք, անշուշտ, պիտանի էին նաև Սրկորդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ:

Հ. Իսակովը մեծ հիացմունքով է խոսում Սևաստոպոլի և, առհասարակ, ռուսական բոլոր նավատորմներում հայտնի նիկոլայ նիկոլաևիչ Նեավիցկու մասին: Նեավիցկին մեծ Հոկտեմբերը դիմավորել էր լեյտենանտի կոչումով՝ Հելսինգֆորսում, «Սամսոն» էսկադրային ականակրի ավագ ականորդի արշտոնում: Նա առանց տատանվելու անցել էր սովետական իշխանության կողմը և ակտիվորեն մասնակցել քաղաքացիական կռիվներին: Նրա անունը իրավամբ կապված է ինտերվենյանների և հակահեղափոխական գեներալների դեմ մղած պայքարի բազում փառապանծ դեպքերի հետ: Հ. Իսակովը

<sup>13</sup> Տե՛ս Խ. Ս. Իսակով, Испытание Лахути, Душанбе, 1967:

<sup>14</sup> Ի. Ս. Իսակով, Ակնարկներ, Երևան, 1970, էջ 5:

բարձր է գնահատել նրա դերը հայրենական նավատորմի շինարարութեան գործում:

Սոցիալիստական հեղափոխութեան կողմն անցած նախկին ծովայիններից էր Վ. Ա. Բելլին: Պրոֆեսոր Բելլին աշխատել է ԲԳԿԲ-ի ռազմա-ծովային ակադեմիային կից գործող Առաջին համաշխարհային պատերազմի պատմությունն ուսումնասիրող հանձնաժողովում: Նրա ղեկավարութեամբ գիտական լուրջ աշխատանք է տարվել պատերազմի ամենավիճելի հարցերը պարզաբանելու ուղղությամբ:

Իսակովը գրում էր, որ առանձնապես կարևոր են գերմանական երկու նորագույն նավերի՝ «Գեբենի» և «Բրեսլաուի»: Սև ծով մտնելու պրոբլեմի լուսաբանումը պրոֆեսոր Վ. Ա. Բելլիի կողմից:

Հ. Ա. Իսակովի ռազմա-ծովային ակնարկների շարքում ուշադրություն է դրվում «Պատմվածք անկործանելի մայրրի մասին» ակնարկը: Անկործանելի մայրը սովետական ռազմա-ծովային նավատորմի լավագույն մարտիկներից էր, որը շնայած վատառողջությանը, շարունակում էր աշխատել շտամբներից մեկում որպես կապի սպա: 1941 թ. ամռանը իբրև Զ-րդ կարգի հաշմանդամ զորացրվում է բանակից:

Սկսվում է Հայրենական պատերազմը: Զուրահավաքի առաջին ալիքը անցնելուց հետո նա դիմում է իրեն ռազմաճակատ ուղարկելու համար: Կես տարի հարցը վիճարկելուց հետո բժշկական հանձնաժողովներից մեկը տալիս է հետևյալ եզրակացությունը. «Կարելի է թույլ տալ աշխատելու թիկունքում, գրասենյակային պայմաններում, պահպանելով խիստ ուժեղ...»: Սակայն նա հաղթահարելով մեծ խոչընդոտներ, «ներթափանցում է» ռազմաճակատ և աշխատում որպես կապի ավագ սպա: Իր պարտականությունները կատարելու պահին մայրը արկի պայթյունից ծանր վիրավորվում է և ուղարկվում ճակատամերձ հոսպիտալ: Աներբը կամքի ու տոկունության համար մայրն իրավամբ ստացել էր «անկործանելի» մականունը: Կոլեկտիվի շրջապատում կոմունիստ մայրը հաղթահարում է բոլոր դժվարությունները: «Մայրրի

հետ պատահածը ապացուցեց,— գրում է Իսակովը,— որ եթե լարիրը բազմանդամ է, ճարպիկ ու օձակերպ, ապա, մյուս կողմից, ճիշտ է, որ ամենասովորական մարդկանց կոլեկտիվը, որ միավորվել է ընդհանուր ուժերով, բայց աննկատելի կերպով, բարի գործ կատարելու համար, մի խոշոր ուժ է, որն ընդունակ է որոշ ղեկավարում ոչ միայն թեթևացնելու նրանց կյանքն ու աշխատանքը, ովքեր դրա կարիքը զգում են, այլև վեր հանելու, վսեմացնելու և երջանիկ դարձնելու իրենց իսկ դավազիրներին»<sup>15</sup>: «Երկու հազար երկու հարյուր և մեկ» ակնարկում Իսակովը ընդգծում է սովետական մարդկանց վառ հայրենասիրությունը, այն մարդկանց, որոնք էվակուացման ժամանակ չէին ուզում թողնել թշնամու հարվածների տակ գտնվող իրենց հայրենի քաղաքը, ցանկություն էին հայտնում մնալ գորքի հետ և օգնել նրան՝ ֆաշիստական զազանին ջախջախելու համար: Թե ինչպիսի վրեժի ցասումով ու ատելությամբ էին լցված սովետական մարդիկ թշնամու նկատմամբ, դա վառ կերպով երևում է Իսակովի այս ակնարկում:

Հատուկ ուշադրություն է արժանի Հ. Իսակովի «Ծովակալ Նախիմով» ակնարկը: Հիշատակելով բազմաթիվ ծովայինների անուններ, Հ. Իսակովը ակնածանքով է արտահայտվում ռուս ժողովուրդի և մասնավորապես համաշխարհային լայն հասարակայնությանը քաջ հայտնի Պավել Ստեպանովիչ Նախիմովի, ականավոր ծովակալների Ֆ. Ֆ. Ուշակովի, որը բազմաթիվ անգամ ջարդել է թուրքերին, Կոռնիլովի, որը մահացավ որպես Սևաստոպոլի հերոս, Մակարովի, որն իր մեջ զուգորդում էր նախիմովյան տիպի ծովապետի ու խոշոր զիտնականի ընդունակությունները, Գ. Ն. Սենյավինի, Գ. Ա. Սպիրիդովի մասին:

Ռուսաստանը,— գրել է Հ. Իսակովը,— Նախիմովի անունը լսեց Սինոպի ճակատամարտի զղրղունի հետ միասին, որը թնդաց անձայրածիր պետության ամենահեռավոր անկյուններում և սիրեց նրան Սևաստոպոլի անօրինակ պաշտպանության իննամսյա ղեկավարման լուրաբանչուր դժվար

<sup>15</sup> Նույն տեղում, էջ 98:

րին օրվա համար»։ Հ. Իսակովը Պ. Ս. Նախիմովին մյուս բուր ժողովային խոշոր գործիչներից բարձր է դասում նրա համար, որ նա իր կյանքի լավագույն տարիները, մտավոր և բարոյական առավելագույն ուժերը նվիրել է հայրենիքին՝ նրա պատմության առավել ծանր շրջաններից մեկում։ Այդ շրջանը ընդգրկում էր դեկաբրիստների ապստամբության արյունահեղ ճնշումից մինչև Ղրիմի պատերազմը, որը, վ. Ի. Լենինի բնորոշմամբ, ցույց տվեց «...ճորտատիրական Ռուսաստանի նեխվածությունն ու անզորությունը»<sup>16</sup>։

Ռուս ժողովայինների բարոյական և մարտական լավագույն հատկանիշները ցայտունորեն երևացին 1853 թ. նոյեմբերի 18-ին Թուրքիայի նավատորմի դեմ մղած Սինոպի ժողովային ճակատամարտում, իսկ առավելապես՝ Սևաստոպոլի (1854—1855 թթ.) հերոսական պաշտպանության ժամանակ։

Մովակալ Նախիմովի և Կոռնիլովի հրամանատարությունները կովոզ ռուսական նավատորմը լիակատար հաղթանակի հասավ Թուրքիայի ռազմա-ժողովային ուժերի դեմ։ Թուրքիան Սինոպի ճակատամարտում կորցրեց 15—16 նավ, 3 հազար ըսպանված և վիրավոր, զերի բնկան թուրքական էսկադրայի ժողովակալ Օսման Փաշան, երեք նավերի հրամանատարներ և 200 նավաստի։ Թուրքիայի ցամաքային ուժերի ջախջախումը կովկասյան ռազմաճակատում, իսկ ժողովային ուժերինը՝ Սինոպում առիթ հանդիսացան, որպեսզի Անգլիան և Ֆրանսիան պատերազմի մեջ մտնեին Ռուսաստանի հետ։

Չնայած Ղրիմի պատերազմում Ռուսաստանը իրեն պարտված ճանաչեց, սակայն ռուսական բանակի արիության, ժողովայինների հայրենասիրության և կայունության պայծառ վկայությունը եղավ Սևաստոպոլի 349-օրյա անօրինակ պաշտպանությունը։ Սևաստոպոլցիների քաջությունը, հայրենասիրությունը ժամանակին նշել են Մարքսը, Էնգելսը, Լենինը։

«Սևաստոպոլը բնկավ, բայց ընկավ այնպիսի փառքով,— գրել է դեկաբրիստ Բեստուժևը,— որ յուրաքանչյուր ռուս,

<sup>16</sup> Վ. Ի. Լենին, Երկեր, 4. 17, էջ 95։

հատկապես ծովային, պետք է հպարտանա այդպիսի անկումով, որը արժե փայլուն հաղթանակ»։

Սևաստոպոլի հերոսական պաշտպանության էպոպեան երկար ժամանակ իր հետքերը կթողնի պատմության վրա, որի հերոսը, ինչպես գրել է ռուս հանձարեղ գրող Լ. Ն. Տուլստոյը, ժողովուրդն է։

Գրքում ցույց է տրված Նախիմովի նկատմամբ ժողովրդի համակրանքն ու սերը։ «Այնպիսի մարդու, ինչպիսին Նախիմովն էր,— գրել է Հ. Իսակովը,— ցարական կառավարությունը չէր կարող բողոքովին մոռանալ կամ շրջանցել լուսավորված և այն պատճառով, որ այդ բանը թույլ չէր տա ժողովուրդը։ Նրան չէին կարող լուսության մատենել նաև պաշտոնական պատմաբանները, մասնավորապես ռազմական պատմաբանները»<sup>17</sup>։

Նախիմովի տեսական-ռազմական ժառանգությունը ոչ միայն անտեսվել էր, այլ նաև խեղաթյուրվել պատմաբանների ու ռազմագետների կողմից։ Իսկ որոշ զիջեալատ պատմաբաններ նույնիսկ քննադատում էին Նախիմովին, նրան համարելով առաքատավոր նավատորմի ժամանակաշրջանի ժողովակալ։ Միայն Հոկտեմբերյան սոցիալիստական մեծ հեղափոխության հաղթանակից հետո հնարավոր դարձավ ըստ կոթյան վերլուծել ու գնահատել Նախիմովի ռազմա-ստրատեգիական արվեստը։ Նախիմովի, ինչպես նաև շատ ուրիշ աչրի ընկնող գործիչների մասին առաջին անգամ գրվում են գրքեր, ակնարկներ, հրատարակվում են փաստաթղթերի ժողովածուներ և այլն։ Հատուկ ուշադրություն է դարձվում Նախիմովյան տակտիկայի ուսումնասիրությանը։ Հայրենական մեծ պատերազմի տարիներին Նախիմովյան տակտիկայի որոշ կողմեր նույնիսկ ընդօրինակվում էին։

ՍՍՀՄ Գերագույն սովետի նախագահության 1944 թ. մարտի 1-ի հրամանագրով սահմանվում են ականավոր ռուս զորահրամանատարներ Ալեքսանդր Նևսկու, Մովորովի, Կոտուցովի, ժողովակալներ Ուշակովի, Նախիմովի անվան շքանշան-

<sup>17</sup> Ի. Ս. Իսակով, Ակնարկներ, էջ 173։

ներ: Նավաստիներին, սերժանտներին և ավագներին պարզապես զևատրելու համար սահմանվեց Նախիմովի մեղալ: Համկ(բ) Կենտկոմի և ՍՍՀՄ ժողկոմսովետի 1943 թ. օգոստոսի 21-րորշման համաձայն կազմակերպվեցին սովորույան ուսումնարաններ, ավելի ուշ, 1944 թ. ամռանը՝ նախիմովյան ուսումնարանը: Հ. Իսակովը միաժամանակ անդրադարձել ականավոր ծովապետի ժամանակակիցներին և նրա ուսուցիչներին, որոնց շրջապատում և օգնություն է նախիմովյան ձեռք բերել ծովակալի իր համաշխարհային հոշակը: Նախիմովի առաջին խորհրդատուն, ծովային ուսուցիչը և դաստիարակը եղել է Մ. Պ. Լազրևը, որին Նախիմովը պաշտոն էր և իրենից բարձր համարում: Նախիմովի կենսագրությունը շատ հարուստ է և ուսանելի:

Նախիմովը Սևծովյան նավատորմ էր փոխադրվել Մ. Պ. Լազրևի խնդրանքով և 1834 թ. ստացել 2-րդ կարգի կապիտանի աստիճան: Լազրևն այդ ժամանակ աշխատում էր որպես Սևծովյան նավատորմի և նավակայանների գլխավոր հրամանատարի պաշտոնակատար: Իսկ «Պալլադա» հաժանավի վրա Նախիմովը ծառայության էր անցել փոխ-ծովակալ Յ. Ֆ. Բելինսկուհենի հրամանատարության ներքո: Վեոշինսկոյ միայն ականավոր ծովապետ էր, այլ նաև հռչակված ծովագնաց, հետազոտող և գիտնական:

Իսակովը ընդգծում է, որ Նախիմովի բարոյական կերպարի ձևավորման մեջ գլխավոր գործոնը նավաստիական միջավայրն է եղել: «Նավաստիներին դաստիարակելով հայրենանվիրության ոգով, նրանց մեջ պարտքի զգացում և ծովային արվեստի նկատմամբ սեր պատվաստելով, Նախիմովը միաժամանակ ինքն էր տղորվում ժողովրդի կենարար հայրենասիրությանը, որն աճեցվել էր ուսումնարանի սերունդների կողմից այն բավարարյան պայքարում, որ նրանք իրենց երկրի համար մղել են մոնղոլական հորդանների, Ղրիմի խաների, տետոնական շուն ասպետների, շվեդների և այլ զավթիչների դեմ»<sup>18</sup>:

Հ. Իսակովը մեծ գործին հատուկ կրթություն է արտահայտվել ուսումնարանում մասին, բարձր է գնահատել Չեստայի

<sup>18</sup> Նույն տեղում, էջ 189:

և Վիրորգի ճակատամարտերի հերոսներին, ճշմարտացիորեն գովարանել այդ ճակատամարտերի և պատմա-ուսումնական այլ իրադարձությունների ղեկավարներին, Կորֆուի, Աֆոնի, Նավարանի, Սինոպի, Սևաստոպոլի հերոսներին: Ռուսական ծովային փառքի ստեղծողները դրանք ուսումնարանի էին՝ նավաստիներ, բոցմանատներ, բոցմաններ, որոնց ձեռքերով են կատարվել ականավոր ծովակալների մեծ գործերը: «Ռուս մարդը,— գրել է Հ. Իսակովը,— միշտ օժտված է եղել բնական բարձր հատկություններով՝ ձկուն մտքով, խելամտությամբ... Ռուսները բնահատուկ սեր դեպի աշխատանքը, հաստատակամություն ու ֆիզիկական տոկոսություն, նա հեշտությամբ ու արագ էր յուրացնում ամեն տեսակի արհեստների, այդ թվում նաև ծովագնացության դաժան, բայց հետաքրքիր արհեստի խոր իմաստությունը: Հայրենասիրության զգացումը, որն օգնություն էր հերոսական անցյալի հետ ծանոթ լինելը օգնություն էր նրան ըմբռնելու պետության համար այդ արհեստի ամբողջ օգտակարությունը: Ահա թե ինչու կենտրոնական նախնիներից եկած երեկվա «նորակոչիկները» նոր միջավայրի ու նոր կենսապայմանների ավելցողությամբ և լավ ղեկավարների ձեռքի տակ, կարճ ժամանակամիջոցում դառնում էին մեծ նավաստիներ, որոնց մասին Նախիմովը ասել է. «Մեր բարձր ժողովրդի հետ կարելի է այնպիսի գործեր անել, որ ուղղակի հրաշք է»<sup>19</sup>:

Ակնարկում Հ. Իսակովը ցույց է տալիս Նախիմովի ուսումնական ստրատեգիայի և տակտիկայի բնորոշ կողմերը, վերլուծում է «Լազրևի դպրոցի» ու «Նախիմովի դպրոցի» դաստիարակման և ուսուցման սիստեմի հիմնական դրույթների բովանդակությունը: Ըստ որում ուսումնական արվեստի պատմության մեջ Իսակովն առաջինն է, որ անդրադարձել է այդ դրույթների դերին ու նշանակությանը ծովային կարգերի պատմության, ուսուցման և դաստիարակման գործում: «Նախիմովի դպրոցը» շարունակել է «Լազրևի դպրոցի» գործը, ընդհանրացրել ականավոր ուսումնականների և նավատորմայինների ավանդները: Լազրևը, անշուշտ, հանդիսանում է ուսումնարանի

<sup>19</sup> Նույն տեղում, էջ 202:

յինները ուսուցման և դաստիարակման սիստեմի առաջին մը-  
շակոցը: Լինելով նորարար ինչպես ծովային տակտիկայի  
բնագավառում, այնպես էլ հատկապես դաստիարակման և ու-  
սուցման մեթոդների մշակման գործում, Նախիմովը, ինչպես  
գրել է Հ. Իսակովը, մեծապես գերազանցեց իր ուսուցչին, թեև  
միշտ վկայակոչում էր նրա հեղինակությունը<sup>20</sup>:

Իսակովը ընդգծում էր, որ «Նախիմովի դպրոցի» դաս-  
տիարակման և ուսուցման սիստեմի մեջ գլխավորը հայրենի-  
քի սերն է, անձնագոհությունը և պատրաստակամությունը:

Նախիմովը մեծ հիացմունքով էր արտահայտվում ուս նա-  
վաստու մասին, համարելով նրան ռազմանավի ոգին: «Նա-  
վաստին,— գրել է նա,— կարգավորում է առագաստները,  
նա է հրանոթն ուղղում հակառակորդի վրա, նավաստին նետ-  
վում է արորդաժի, եթե պահանջվի, ամեն ինչ կանի նավաս-  
տին, միայն թե մենք, պետերս, շլինենք ևսասերներ, եթե ծա-  
ռայություն վրա չնայենք իբրև անձնական փառամոլությունը  
բավարարելու մի միջոցի»<sup>21</sup>:

Հ. Իսակովը անդրադառնալով կովկասյան ծովափնյա շքր-  
ջանում կազմակերպված նավագնացության պրոբլեմի լուծ-  
մանը, վկայակոչում է «Նախիմովի դպրոցը», ընդգծելով  
այն կարևոր դրույթները, որոնք առաջադրվել էին Լաւրևի,  
Նախիմովի և Մակարովի կողմից: Նախիմովի հարձակողական  
տակտիկան, թիավոր նավերի հրանոթներով թշնամուն վնաս  
հասցնելը, ինչպես նաև ռազմական ստրատեգիայի մյուս  
տարրերի կիրառումը կազմում էին Մինտպում տարած հաղթա-  
նակի և Սևաստոպոլի պաշտպանության հիմնական գործոննե-  
րը: Նավի վրա և մարտում մարդկանց նկատմամբ հոգատարու-  
թյունը, ինքնուրույն մտածող, ձեռներեց սպաներ դաստիարա-  
կելը և, վերջապես, նավաստիների ու առհասարակ մարդկային  
կյանքը խնայելը «Նախիմովի դպրոցի» հիմնական գրույթ-  
ներից էին: Ակնարկում ցույց են տրված այն միջոցառումները,  
որոնք վճռական դեր են խաղացել Սևաստոպոլի պաշտպանու-  
թյան ժամանակ: Այդ միջոցառումներից էին՝ զանազան տե-

<sup>20</sup> Տե՛ս նույն տեղում, էջ 231:

<sup>21</sup> Նույն տեղում, էջ 233:

սակի ամբուսթյունների կառուցումը, ծովի կողմից ծովախորշի  
մուտքը պաշտպանելը, պահեստային զորամասեր, հարավա-  
յին ծովախորշերի վրայով խոշոր լողացող կամուրջներ, ռազ-  
մական նավահանգիստներում հրետանային պարկեր ստեղծելը  
և, վերջապես, Սևաստոպոլը քաղաք-ամրոցի վերածելը: Մարք-  
սը և էնգելը զարմանալի խորաթափանցութեամբ նկատել էին  
Սևաստոպոլը ամրոցի վերածելու ուսաների կատարած վիթ-  
խարի աշխատանքը և այդ առթիվ նրանք գրել են. «...Դատե-  
լով ուսաների նախապատրաստութուններից և իրենց խան-  
գավառութունից, կարելի է համոզված լինել, որ այն (Սևաս-  
տոպոլը—Ս. Վ.) չի գրավվի առանց կատաղի դիմադրության և  
սոսկալի արյունահեղությունից: Այլմայի ճակատամարտի արյու-  
նալի մանրամասնությունները, անշուշտ, կգերազանցվեն Սե-  
վաստոպոլի գրոհի և գրավման յուրատեսակ սոսկումներով»<sup>22</sup>:  
Յույց է տրված նավատորմի անձնակազմի, առափնյա հետևա-  
կային, զումարտակային, ինժեներական ու սակրավոր զորա-  
մասերի և առհասարակ ամբողջ բնակչության հայրենասիրու-  
թյունը՝ Սևաստոպոլը ամրոցի վերածելու և այն պաշտպանե-  
լու համար: Սևաստոպոլի պաշարման առաջին փուլում ղեկուս  
չէր ստեղծվել միասնական հրամանատարություն: Ռազմական  
խորհրդի հրամանները պարտադիր չէին բոլոր ազլագ զորա-  
պետների համար և նրանցից ոմանք նույնիսկ չէին ուզում  
ենթարկվել Կոռնիլովին, ոմանք էլ խուսափում էին պատաս-  
խանատվություն կրելուց, ինչպես, օրինակ, ղեներալ-լեյտե-  
նանտ Մոլլերը: Նախիմովը ոչ միայն դատապարտել է նման  
վիճակը, այլև կոչ է արել լինել միասնական՝ հայրենիքը  
պաշտպանելու համար: Նա առաջինն է պատրաստակամու-  
թյուն հայտնում ենթարկվել Կոռնիլովին և ստեղծել մեկ մի-  
ասնական հրամանատարություն: Իրոք, Սևաստոպոլի պաշտ-  
պանության ծանր օրերին Կոռնիլովը դարձավ պաշտպանու-  
թյան ղեկավարը, իսկ Նախիմովը՝ հարավային կազմի և էս-  
կադրայի ընդհանուր հրամանատարը: Երբ Սևաստոպոլի ա-  
ռաջին ուժեղացումից ժամանակ Կոռնիլովը հերոսաբար  
գոհվեց, քաղաք-ամրոցի պաշտպանությունը հանձնվեց նա-

<sup>22</sup> К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. 10, стр. 179.

խիմովին: Սեաստոպոլցիները կոպում էին խիզախորեն, անձնվիրաբար:

Թշնամու նավատորմը գերազանցում էր ռուսականին՝ նավերի և հրանոթների թվով: Ռուսական նավերը շատ դեպքերում ծով դուրս չէին կարող գալ քամու բացակայության պատճառով: Այստեղ, Սեաստոպոլում, ինչպես գրել է Հ. Իսակովը, կարծես թե տեխնիկայի երկու փուլերի հակադրումն էր պատմության մեջ:

Ակնարկում Հ. Իսակովը ցույց է տալիս Նիկոլայ 1-ինի և Ալեքսանդր 2-րդի հանցագործ սխալները Ղրիմի կամպանիայի ժամանակ, որոնք երբեք սիրելի չէին կարող դառնալ ռուսական փառքի կրողներին՝ Կոռնիլովին, Նախիմովին և մյուսներին:

Նախիմովը Նարվայի ճակատամարտում թուրքերին ջարդում էր, որովհետև նրանց համարում էր Ռուսաստանի, հույների և Բալկանյան թերակղզու ողջ քրիստոնյա բնակչության թշնամին: Պահպանելով կովկասյան ափերը, Նախիմովը շուրջ 15 տարի իրեն նվիրեց հայրենիքի պաշտպանության վեհ գործին:

Սովակալ Նախիմովը զոհվեց հերոսի մահով: Նրա զորավարական ավանդույթները լավագույն կերպով շարունակել են նրա աշակերտները՝ Բուտակովն ու Մակարովը, իսկ Հայրենական պատերազմում՝ սովետական ժողայիններն ու ծովապետները: «Անցյալ է դարձել Սեաստոպոլի Կոռնիլով-Նախիմովյան հերոսական պաշտպանությունը, որի փառքը,— գրել է Հ. Իսակովը,— գերազանցել են այն հերոսությունն ու տոկունությունը, որ ցուցաբերել են սովետական ժողայիններն ու զինվորները Հայրենական մեծ պատերազմի ժամանակ: Սեծովյան նավատորմի զխավոր բազան, որ ժամանակավորապես գրավել էին հիտլերականները, ետ վերագործվեց հայրենիքին ոչ թե կոնֆերանսներում զիվանագետների գործադրած ջանքերով, ինչպես այդ եղել էր Ղրիմի պատերազմից հետո, այլ սովետական զինված ուժերի ջանքերով»<sup>23</sup>:

Հաղթանակի առթիվ գրված «Անմոռանալի օր, անմոռանալի սիրագործություն» ակնարկում Հ. Իսակովը արտահայտում է սովետական ժողովրդի և իր անձնական ոգևորությունը թշնամու դեմ տարած պատմական հաղթանակի առթիվ: Մալխի 8-ին 1-ին Ուկրաինական ռազմաճակատի զորքերը գրավել էին Գրեզդները, իսկ մարշալ Կոնեի զորքերը մոտեցել էին Պրագային: Բալթիական կարմրագորշ նավատորմի ավիացիան սկսել էր հարվածներ հասցնել Բուռնոլմ կղզուն, քանի որ սկսվել էր նաև սովետական զորքի դեսանտի ափհանումը՝ Դանիան հիտլերյան օկուպացումից ազատագրելու համար: «Շարժվելով առաջ,— գրել է Հ. Իսակովը,— մեր զինվորները նորանոր դաշնակիցներ էին գտնում հանձինս այն ժողովուրդների, որոնք դեն էին նետել Դաշխատական լուծր»<sup>24</sup>:

Իսակովը մեծ կրքոտությամբ է արտահայտվել սովետական նավատորմի, ավիացիայի, ցամաքային զորքերի սխալագործությունների, նրանց առանձին ներկայացուցիչների հայրենասիրության և խիզախության մասին: Նա մեծ սիրով է գրում փոխգնդապետ Ն. Ստեփանյանի մասին, որը Լենինգրադի պաշտպանության և Սև ծովի շրջանում կատարած անօդինակ թռիչքների համար դարձավ Սովետական Միության կրկնակի հերոս: «Սրտիս խոր ցավ պատճառեց Նելսոն Ստեփանյանի զոհվելու մասին ստացված տեղեկությունը... Չեմ կարող մոռանալ իմ հայրենակցին, գրում է Հ. Իսակովը, քանի որ անձամբ ճանաչում էի նրան, այդ համեստներից համեստ, քաջերից քաջ մարդուն, որը պայծառորեն մարմնավորում էր սովետական ժողովուրդների եղբայրական միասնությունը: Ոչնչացնելով ֆաշիստներին հեռավոր Լիբավայի մոտ, այդ խիզախ երևանցին պայքարում էր հանուն բոլոր սովետական ժողովուրդների երջանկության, հանուն սոցիալիստական Հաստանի»<sup>25</sup>:

Հ. Իսակովը մեծ փսոսանք է հայտնել և խոր վիշտ ապ-

<sup>24</sup> Նույն տեղում, էջ 285:

<sup>25</sup> Նույն տեղում, էջ 286:

<sup>23</sup> Ի. Ս. Իսակով, Ակնարկներ, էջ 278—279:

Եվզենի Պետրովը Ղրիմի ռազմաճակատում ակննատես է եղել ծանր իրադարձությունների. նրա սիրտը խոցվում է, երբ գերմանական զորքերը օգտվելով Ղրիմի ռազմաճակատի հրամանատարության թույլ տված սխալներից, ունենալով ռազմական տեխնիկայի և զորքի առավելություն, ճեղքել էին սովետական զորքերի մարտական կարգերը և մարտի վերջին գրավել Կերչը: Կերչի անկումով Սևաստոպոլի պաշտպանական շրջանի կայազորի դրությունը վատացավ և ռազմաճակատի հրամանատարության ու Սևաստոպոլում գտնվող ծովակալ Յուրյաբրսկու առաջարկությունների առիթով հրատապ կանչը, գրեց է Հ. Իսակովը, հունիսի սկզբներին ինձ տարավ Մոսկվա: «Պատերազմի սկզբից արդեն 3-րդ անգամ էի կանչվում ու ինքնաթիռով գալիս Մոսկվա, և ժամանակն այստեղ միշտ անցնում էր յուրահատուկ ստանդարտով: «Մոսկվա» հյուրանոց՝ նախնական զեկուցումն այն ժամանակ զեռես գեներալ-գնդապետ Վասիլևսկուն և ծովակալ Կուլյնեցովին, այնուհետև զեկուցում Կրեմլում և դարձյալ հյուրանոց, մինչև հաջորդ օրվա լուսաբացին օդանավակայան մեկնելը: Այսպես էլ եղավ նաև այս անգամ»<sup>29</sup>:

Կրասնոդարում ծովակալ Հ. Իսակովի հետ միասին Եվզենի Պետրովը քիչ ջանքեր չի թափել Սևծովյան նավատորմի պաշարված գլխավոր բազայի՝ Սևաստոպոլի փրկության համար: Սևաստոպոլի պաշտպանների բացառիկ հերոսության մասին Եվզենի Պետրովը գրել է «Սևաստոպոլ» ակնարկը, որտեղ ասված է. «Մարդիկ հատկապես զիտեին, թե ինչին են ընդառաջ գնում»: Մոռացություն տալով թղթակցի իր պարտականությունները, Պետրովը դարձավ կամավոր սանիտար, մասնակցելով վիրավորների տեղափոխման ու տեղավորման աշխատանքներին: 1942 թ. հուլիսի 2-ը օրհասական եղավ մեծ հայրենասեր, զրոյ-թղթակից, հիասքանչ մարդ Եվզենի Պետրովի համար: «Պատմական նշանակալից իրադարձությունները, — գրում է Հ. Իսակովը, — սկզբում շեղել էին ուշադրությունը ողբերգական մահից, բայց շատ շուտով մենք հասկացանք, թե ինչպիսի մարդ ենք կորցրել: Եվ դառնու

<sup>29</sup> Նույն տեղում, էջ 306:

թյամբ ցավում էինք, որ Պետրովին վիճակվել էր տեսնելու պատերազմի միայն այն փուլը, երբ հիտլերականները շարժվում էին դեպի արևելք, և միայն Կուբանի մի ստանիցայում գտնվող գրողի տապանաքարն էր, որ ակննատես եղավ կատարի մարտերին, երբ սովետական բանակն անզսպելիորեն դեպի արևմուտք էր քշում, ջախջախելով Պետրովին ատելի ֆաշիստական հորդաները»<sup>30</sup>:

Ուշագրավ է Հ. Իսակովի «Իսալակները կորցնում են իրենց ֆլագմանին» ակնարկը: Այնտեղ լուսաբանված են 1918—1920 թվականներին Անդրկովկասում տեղի ունեցած իրադարձությունները, բացահայտված են դաշնակցականների, մուսավաթականների և մենշևիկների կապերը Սովետական Ռուսաստանի թշնամիների հետ:

Անդրկովկասի ազգային կուսակցությունները, օգտվելով Ռուսաստանի համար ստեղծված ծանր վիճակից, փորձում էին ցարական բանակում ծառայած կադրային մարտական սպաներին որքան կարելի էր շտապ փոխադրել Անդրկովկաս և կազմակերպել ազգային զորամասեր:

1918 թ. դեկտեմբերին Հ. Իսակովը Հելսինգֆորսից գալիս է Պետրովրադ՝ Թիֆլիսում ապրող մորը և քրոջը դրամ ուղարկելու համար: Այդ նպատակով նա լինում է «Հայկական ազգային հանրապետության լիազոր-ներկայացուցչությունում», նրան ընդունում է գեներալ Բազրատունին, որն առաջարկում է Իսակովին թողնել Բալթիական նավատորմը և ստանձնել Հայկական Հանրապետության Վանա լեռնա-լճային նավատորմի ընդհանուր հրամանատարի պաշտոնը:

«...ինձնից, — գրում է Իսակովը, — ոչ մի բույն չէր հեռանում այն զիտակցությունը, թե իմ տեղը նավի վրա է, որի համար ես, մյուս ընկերներիս հետ միասին, պատասխանատու եմ ժողովրդի առաջ և որը ցրտաշունչ Ֆիննական ծովում պաշտպանում է ոչ միայն Ռուսաստանը, այլև Հայաստանը: Այդ նավի վրա է իմ նոր բազմազգ ընտանիքը: Այդ

<sup>30</sup> Նույն տեղում, էջ 333:

\* Կամ «Հայկական ազգային կոմիտե», որն զբաղված էր Հայաստանի փրկարձույթի քաղաքացիների կամ նրանց հետ առնչվող հարցերով:

ընտանիքի հետ միասին եւ դժվարին ուղի եւմ անցել՝ սկսած փետրվարից, նրա հետ միասին մարտնչել եւմ հարձակման անցած զերմանացիների դեմ: Այդ ընտանիքում եւ շատ բան եւմ սովորել և վստահութիւն եւմ վայելում, որն ավելի թանկ է բոլոր տեսակի գերազանցութիւններից ու աստիճաններից»<sup>31</sup>: Իսակովը գերազանց մնալ Բալթիական նավատորմում, դրանով իսկ, ինչպէս գրում է ժովակալը, դաշնակները կորցրին իրենց ֆրագմանին:

\* \* \*

2. Ս. Իսակովի «ՍՄՌՄ ռազմա-ծովային նավատորմը Հայրենական պատերազմում» աշխատութիւնը առաջին անգամ հրատարակվել է «Մտրսկոյ սբորնիկ» ամսագրի 1944 թ. մի քանի համարներում: Քանի որ այն ընթերցողների ավելի լայն շրջանների մեջ մեծ հետաքրքրութիւն է առաջացնում, ուստի հրատարակվում է առանձին գրքով:

Աշխատութեան առաջին բաժնում քննվում է պատերազմի սկզբում զերմանական հրամանատարութեան ռազմական պլանները, ընդհանուր իրողութիւնը և զերմանական ռազմա-ծովային նավատորմի բնույթը: Սկսելով հախօրոք պլանավորված «կայծակնային» պատերազմը, Գերմանիան նպատակ ուներ հասնել արագ և հեշտ հաղթանակի: Գերմանական ցամաքային և օդային ուժերի հարձակումը տեղի ունեցավ միանգամից՝ պատմութեան մեջ շտեմնված երկարութեամբ ձգվող ռազմաճակատով: Ֆաշիստական կառավարողները և հրամանատարութիւնը ձգտում էին հանկարծակի պատերազմի պլանը իրականացնել ոչ միայն ցամաքում, այլև ծովում:

Պատերազմի առաջին շրջանում ֆաշիստական հրամանատարութիւնը, պլանավորելով առաջին ցամաքային և ծովային հարվածներն ու ճակատամարտերը, նպատակ ուներ ապահովել զլխավոր հարվածը, ընկճել սովետական մարդկանց կամքը, ահաբեկել և դրանով իսկ բարոյական էֆեկտ առաջ բերել զերմանական զենքի և ուժի մասին: Ֆաշիստական զավթիչները մեծ հուշս տւնեին, որ իրենց կհաջողվի ա-

ռաջին իսկ հարվածով ջախջախել սովետական բանակն ու նավատորմը: Սակայն նրանք չարաչար սխալվեցին, նրանց հուշները կարմիր բանակի և նավատորմի թուլութեան մասին չարդարացան:

Գերմանիան, իր տրամադրութեան տակ ունենալով Ֆինլանդիայի և Ռումինիայի ծովային ու օդային ուժերը, նպատակադրվել էր սովետական նավերը բազաներում փակել և մանրեղուց զրկել: Իր այդ նպատակին հասնելու համար գերմանական ավիացիան մեծ մասշտաբների ուժեղութիւններ սկսեց Մուրմանսկի, Կրոնշտադտի, Օդեսայի ու Մևսսոտպոլի խորսխակայանների և նավահանգիստների վրա: Մնաստօպոլը ընդամենը կորցրեց մի նավահանգստային բուքսիր, որը պայթեց ականից: Մեկ մարգատար նավ էլ պայթեց ականից Ֆիննական ծովածոցում, որը շտտով նորից շարք մտցվեց կնինգրադի հերոսական նավաշինարարների կողմից: Հյուսիսային նավատորմը կորուստ չտվեց և թշնամու դեմ մարտի բռնվեց բարենպաստ պայքաներում: Այսպիսով, սովետական նավատորմին պատճառած առաջին վնասները մեծ չէին և թշնամուն շահազուգեց իրականացնել իր զլխավոր պլանը՝ բոլոր ծովերում բրկադայի ենթարկել սովետական նավատորմը և այն տշնացնել ավիացիայի օգնութեամբ:

Չնայած սովետական նավատորմը գտնվում էր խաղաղ մամանակվա մարտական պատրաստութեան վիճակում, սակայն առաջին մարտերում թշնամուն պատճառեց զգալի կորուստներ, շարքից հանվեցին զերմանական մի քանի սուզանավեր և ուժեղութիւններ: Գերմանիայի ռազմա-ծովային ուժերի հրամանատարութիւնը տանուլ տալով իր ծրագրած առաջին «կայծակնային» հարձակումը, այս անգամ փորձում էր ապահովել իր ծովային կոմունիկացիաների անվտանգութիւնը և պահպանել առևտրական նավատորմը:

Աշխատութեան մեջ Հ. Իսակովը ոչ միայն հանգամանորեն վերլուծում է զերմանական ծովային ստրատեգիան, այլև մերկացնում է ֆաշիստների ավանտյուրիստական տակտիկան: Անդրադառնալով հակառակորդի ծովային ստրատեգիայի պլանների իրականացման մեթոդներին, Իսակովը տալիս է

<sup>31</sup> Ի. Ս. Իսակով, Պատմութեան նավատորմի մասին, էջ 150:

Ֆաշիստական ծովային ստրատեգիայի բնութագիրը: Ինչպես արդեն ասվել է, պատերազմի սկզբում գերմանական ռազմածովային նավատորմի հրամանատարութեան խնդիրն էր՝ պահպանել իր արժեքավոր նավերը և դրանք վտանգի չենթարկել, գրավել սովետական կարևոր բազաները ցամաքից և կործանել նավատորմը: Գերմանական հրամանատարութեանը մինչև 1943 թ. ծովամարտի դուրս չբերեց իր գծանավերն ու հաժանավերը: Լավագույն դեպքում գործողութեանների մեջ էին մտնում էսկադրային ականակիրները: «Միակ ու երջանիկ բացառությունն է կազմում,— գրում է Հ. Իսակովը,— Սովետական Միության հերոս, 2-րդ կարգի կապիտան Լունինի սուզանավի հանդիպումը իր բազայից հեռու «Admiral Tirpitz» գծանավի հետ, որը միանգամայն ակներևորեն չէր մտնում գերմանական հրամանատարութեան պլանների մեջ: Գծանավը հաջողութեամբ տորպեդահարվեց, վնասվեց ու գերմանացիները ստիպված եղան բավականին երկար ժամանակ նորոգել այն»<sup>32</sup>:

Գերմանիայի ռազմա-ծովային ուժերի հրամանատարութեանը առաջադրանք էր տվել իր նավատորմին՝ օժանդակել ցամաքային զորքերին անարգել առաջանալու դեպի Լենինգրադ, Ցոխաս, Նիկոլաև, Սևաստոպոլ և մյուս բազաները, ՍՍՀՄ-ը մեկուսացնել արտաքին աշխարհից, խանգարել սպառազինության և պարենի առաքումը ԱՄՆ-ից և Անգլիայից:

Անդրադառնալով ֆաշիստական ռազմա-ծովային զենքի օգտագործման ձևերին և եղանակներին, Իսակովը միաժամանակ նշում է նրա տեսակները և օգտագործելիության աստիճանը: Քանի որ գերմանական նավատորմը ծովային խոշոր ճակատամարտի շրջանից սովետական նավատորմի հետ, ուստի պատերազմում հրետանու կարևորությունը չերևաց և նրա օգտագործումը փաստորեն սահմանափակվեց: Ծովային ճակատամարտերում առավելապես օգտագործվեց էսկադրային ականակիրների հրետանին, այն էլ, ինչպես գրում է Իսակովը, դեպքից-դեպք:

Ծովային մարտերում գերմանական ռազմա-ծովային նա-

<sup>32</sup> Նույն տեղում, էջ 11:

վատորմի հրամանատարութեանն իր հույսը կապել էր տորպեդի՝ սուզանավերի և տորպեդային կատերների հետ, որը մարտապաշարի ամենաթանկ տեսակներից էր<sup>33</sup>: Այն համարվում է վտանգավոր զենք, որը գերմանացիները գործադրում էին առավելապես կարևոր և արժեքավոր օբյեկտների դեմ:

Սկսած առաջին համաշխարհային պատերազմից գերմանացիների ամենից սիրած զենքը մեծ ծովերում ականն էր: Երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ ականները ավելի լայն շափերով օգտագործվեցին, քան նախորդ պատերազմում: Ականային պատերազմում լայն կիրառություն ունեցավ ավիացիան, որի միջոցով ականներ էին թափվում այն շրջանները, որոնք անմատչելի էին վերջրյա և ստորջրյա նավերին: Բացի օդային և ծովային ավիացիայից, գերմանական ռազմա-ծովային նավատորմը գործողութեան մեջ մտցրեց արագընթաց բեռնանավեր, տորպեդային ու պահակային կատերներ: Հ. Իսակովը, ընդգծելով ականներից ըստ սպավող վտանգը, միաժամանակ ցույց է տալիս ականորսների խոշոր դերը և նշանակությունը պատերազմում: Բացահայտելով հակառակորդի բազմազան տիպի ականների գործունեությունը տեխնիկան, նրանց օգտագործման տակտիկական ձևերը, Հ. Իսակովը ընդհանրացնում է այն մեծ փորձը, որ ձեռք էր բերել ՍՍՀՄ նավատորմը ծովային ճակատամարտերում: Անդրադառնալով ականներից սպասվող վտանգին, Իսակովը առաջարկում է ամենօրյա ուշադրություն և լավագույն ծովային հանդես բերել այդ զենքի նկատմամբ, «որը,— գրում է նա,— դեռ պատերազմից հետո էլ երկար ժամանակ իրեն ղզալ կտա»<sup>34</sup>:

Ծովային պատերազմի բնույթին և նավատորմի դերի հարցին անդրադառնալիս Իսակովը հանգամանորեն շարադրում է սովետական բազաների պաշտպանության համար մղված մարտերի պատմությունը: Ծովային պատերազմի բնույթը որոշելու համար Հ. Իսակովը մատնանշում է հետևյալ

<sup>33</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 13:

<sup>34</sup> Ի. Ս. Իսակով, ՍՍՌՄ ռազմա-ծովային նավատորմը Հայրենական պատերազմում, 1946, էջ 17:

կարևոր հանգամանքը. գերմանական ռազմա-ծովային ուժերը ամբողջ պատերազմի ընթացքում նույնխոյն չփորձեց չրկատարեցին ծովից գրոհելու սովետական բազաների վրա: Հակառակորդի նավատորմը լավագույն դեպքում բավարարվում էր օդային հարվածների, ականային ու ստրաշտյա բլոկադայի միջոցով կործանել սովետական նավատորմը: Այդ պատճառով գերմանական ռազմա-օդային նավատորմի և սովետական ռազմա-օդային ուժերի միջև տեղի ունեցած պայքարը լարված բնույթ ստացավ: Տեղի ունեցան ոչ միայն մանր, ամենօրյա բախումներ, ինչպես կարծում են ֆաշիստական տեսաբանները, այլ նաև ռազմական խոշոր գործողություններ՝ ռազմական մեծ նշանակություն ունեցող բազաների (Օդեսա, Գանգե, Տալլին, Սևաստոպոլ) պաշտպանություն համար:

Սովետական նավատորմայինները պատասխանատվության մեծ զգացումով կատարեցին իրենց պարտքը հայրենիքի հանդեպ: Բավական է ասել, որ ոչ մի ռազմաբեմում կարմիր բանակի թևերը գրոհի չեն ենթարկվել ծովից: Պատերազմի ժամանակ սովետական ակամակիրները, փոքր ու մեծ նավերը, հածանավերը, գծանավերը ձեռք բերեցին մարտեր մղելու և պաշարված զորամասերին օգնելու մեծ փորձ: ՄՍՄ ծովային զլխավոր մատուցյները միացին անառիկ, անասան: Այսպես, օրինակ, Լենինգրադի և Սևաստոպոլի ծովային մատուցյները մեծ օգնություն ցույց տվեցին ռազմաճակատներին: Պանծալի Կրոնշտադտը, որի հյուսիսային և հարավային ափերին ամրացել էր հակառակորդը, ոչ միայն անառիկ մնաց, այլև մեծապես նպաստեց Լենինգրադի մատուցյներում գտնվող հակառակորդի բանակների ջախջախման գործին: Ռազմա-ծովային ուժերը, ցամաքային զորամասերը հերոսաբար կռվում էին Տալլինում, Գանգեում, Կրասնայա Գորկայի շրջանում, Օդեսայում, Սևաստոպոլում, Կերչում, Նովորոսիյսկում: Հյուսիսային սառուցյալ օվկիանոսից մինչև Սև ծովը ձգված հսկայական ճակատի երկարությունը կարմիր բանակի և ռազմա-ծովային նավատորմի ռազմիկները անձնուրաց կերպով պայքարում էին սովետական երկրի պատվի և անկախության համար: «Հազիվ թե աշխարհում

մի որևէ այլ նավատորմի սուղանավորչների վիճակված լինելը դործել այնպիսի բարդ և անբարենպաստ պայմաններում, — գրել է Հ. Իսակովը, — ինչպես բալթիկցիներին: ... բայց գերմանացիներին առանձնապես ջղայնացնում էին հյուսիսի ծովայինները, որոնք բացարձակ թվերով և համեմատաբար առավելագույն կորուստներ էին պատճառում նրանց»<sup>35</sup>:

Աշխատությունների կորուստը մասում Իսակովն անդրադառնում է Բալթիկ ծովում, Հյուսիսային ռազմաբեմում, Սև ծովում տեղի ունեցած պատերազմների նկարագրին ու պատմությանը: Նա ընդգծում է սովետական մարդկանց արիությունը, նրանց բարոյա-քաղաքական ոգու ամբողջունը, զրնահատում ռազմաբեմերում տեղի ունեցած իրադարձությունները:

Պատերազմի սկզբում Բալթիկական կարմրագրոշ նավատորմը (հրամանատար՝ փոխ-ծովակալ Վ. Յ. Տրիբուց, փլիզիայի կոմիսար՝ Մ. Գ. Յակովենկո, շտաբի պետ՝ Յու. Ա. Պենտելեն), որի հիմնական ուժերը բաղադրվել էին Տալլինում և Ռիգայում, ներկայացնում էր մարտական լուրջ ուժ: Այն ուներ 656 ինքնաթիռ, որից 172-ը՝ ամբակօժիչ, 131-ը՝ հետախույզ, 353-ը՝ կործանիչ: Ծովային ավիացիան, ճիշտ է, արդեն հաղեցված էր ինքնաթիռների նոր տեսակներով, սակայն դեռևս չէր բավարարում պատերազմի կարիքները: Քանի որ մերձբալթյան հանրապետություններում ցանցի կառուցման աշխատանքները չէին ավարտվել, ուստի սովետաֆիննական պատերազմից հետո հարկ եղավ վերադասավորել Բալթիկական նավատորմի ուժերը, ստեղծել առափնյա հրետանու նոր մարտկոցներ, ծավալել պաշտպանողական շինարարություն կղզիներում: Բալթիկական նավատորմի ու նրա ավիացիայի բազավորման սիստեմի կազմակերպման հարցը ամբողջ հասակով կանգնած էր սովետական նավատորմի առջև:

Գերմանիայի ռազմա-ծովային նավատորմը, անշուշտ, Բալթիկական կարմրագրոշ նավատորմի նկատմամբ ուներ

<sup>35</sup> Նույն տեղում, էջ 22:

գերակշռութիւն, քանի որ նրա տրամադրութեան տակ էին Ֆինլանդիայի բոլոր նավահանգիստներն ու բազաները՝ ներառյալ Աբո-Օլանդյան արշիպելագը և Բոտնյան ծոցը: Բալթիական նավատորմը փաստորեն կովում էր երկու ռազմաճակատներում: Ֆինլանդական կառավարութիւնը, խախտելով ՄՍՀՄ-ի հետ կնքած չեզոքութեան պայմանագիրը, ճանապարհ բացեց Գերմանիայի համար դեպի Լենինգրադ: Բալթիական կարմրադրոշ նավատորմը չնայած գտնվում էր ծանր վիճակում, սակայն խուճապի չմատնվեց: Ո՛չ հարձակման հանկարծակիւթիւնը և ո՛չ էլ ծովային պլանցողարմաների առկայութիւնը հակառակորդին չհասցրին իր սպասածին՝ պաշարել, ապա մաս-մաս կործանել Բալթիական նավատորմը: Հիտլերյան ծովային ստրատեգիաների ծրագրերը լրիվ ձախողվեցին նաև Կրոնշտադտի և Լենինգրադի գրավման հարցում:

Բալթիկայում ստեղծված իրադրութիւնը ճիշտ պատկերացնելու համար կարևոր նշանակութիւն ունի ծովային ուժերի հարաբերակցութեան պարզաբանումը, ուստի Հ. Իսակովը իր գրքում համառոտ կերպով անդրադառնում է այդ պրոբլեմի լուսաբանմանը: Նա նույնիսկ անդրադառնում է անցյալ պատերազմի, գերմանական ծովային ստրատեգիայի պլաններին: Մեկնաբանում և զուգահեռներ է անցկացնում Գերմանիայի ծովային մինիստր, փոխ-ծովակալ Տիրպիտցի պլանի (առաջին համաշխարհային պատերազմի ժամանակ) և Հիտլերյան ռազմա-ծովային հրամանատարութեան պլանների միջև: Գերմանիայի ծովային ստրատեգ Տիրպիտցը առաջին համաշխարհային պատերազմի նախօրյակին հանդես եկավ մի սխեմայով, որի համաձայն Գերմանիան ծովերում պետք է նրվաճեր գերազանցութիւն կովող բոլոր կողմերի հանդեպ:

Չնայած Տիրպիտցի սխեման դեռ իր ժամանակին ձախողվեց, սակայն ֆաշիստական հրամանատարութիւնն այն ուզում էր կիրառել նաև երկրորդ համաշխարհային պատերազմի ժամանակ:

Պետք է ասել, որ գերմանական ռազմա-ծովային ուժերը չհամարձակվեցին խոշոր ծովային ճակատամարտերի բեր-

նրվել Բալթիկայում, չնայած նրանց պլաններում դա նախատեսված էր: Նրանք նույնիսկ չկարողացան ժամանակին ծովի կողմից օգնութեան հասնել իրենց ցամաքային զորքերին: Ճիշտ է, Լենինգրադը պաշարված էր ցամաքից, սակայն բալթիկցիները հերոսաբար հետ էին մղում գերմանա-ֆաշիստական ռազմա-ծովային ուժերի գրոհները: Այն ժամանակ, երբ պայքար էր գնում Տալլինի գրավման համար, հակառակորդը որոշ փորձեր կատարեց Գանգես ցամաքից գրավելու համար: «Գերմանական ռազմա-ծովային ուժերը, — գրում էր Հ. Իսակովը, — իրենց հույսերը կապել էին ցամաքային զորքերի «թեթև հաղթանակների» հետ»<sup>36</sup>:

Գերմանական ցամաքային և ծովային ստրատեգիայի ավանտյուրիզմի էութիւնը բացահայտվեց: Նրանք չհամարձակվեցին ուսկի դիմել բաց ծովում, քանի որ սովետական նավատորմի ուժերը Բալթիկ ծովի հարավային մասերում հրսկում էին ամբողջ ռազմաբեմը: Բալթիկ ծովի սովետական ավիացիայի և սուզանավերի համբավը սարսափի մեջ էր պահում գերմանական ուժերին: Նույնիսկ այն ժամանակ, երբ Լենինգրադը պաշարված էր, և գերմանացիները ունեին լայն հնարավորութիւններ Բալթիական նավատորմի համար ծանր վիճակ ստեղծելու, նրանք իրենց համար ստեղծված այդ բարենպաստ դրութիւնից չօգտվեցին և գերմանական նավատորմը մարտադաշտ չհանեց իր հաճանավերն ու գծանավերը:

Ինչպես ճիշտ կերպով մեկնաբանում է Հ. Իսակովը, Գերմանիայի և Ֆինլանդիայի ռազմա-ծովային ուժերի զխավոր հրամանատարութիւնները իրենց հույսերը կապել էին Բալթիական նավատորմը արագ կերպով ջախջախելու հիտլերյան ֆելդմարշալների դատարկ խոստումների հետ, մանավանդ որ Լենինգրադը արագ գրավելու օպերացիան կազմում էր «կայծակնային պատերազմի» հիտլերյան պլանի բաղկացուցիչ մասը: Ստացվեց միանգամայն հակառակը. սովետական ռազմա-ծովային և օդային ուժերը ոչ թե աստիճանաբար թուլացան կամ կորցրին իրենց մարտունակութիւնը,

<sup>36</sup> Նույն տեղում, էջ 30:

այլ, ընդհակառակն, մինչև վերջ մնացին անասան: Բալթիական կարմրադրոշ նավատորմի հաժանավերն ու գծանավերը կենինգրադի պաշտպանություն ժամանակ սարսափահար էին անում, հարվածում էին գերմանական ուժերին թե՛ ծովում և թե՛ ցամաքում:

Բալթիկայում գերմանացիների անհաջողությունն պատճառներից գլխավորը Իսակովը համարում է այն, որ նրանք ծովային ուժերի տիրապետություն չկարողացան հաստատել և, ընդհանրապես, ի վիճակի չէին այդ անելու: Բալթիկայում սովետական ծովային ուժերի նյութական գերակշռությունը, ապա նավատորմի անձնակազմի տոկոսնությունը հարկադրում էր հակառակորդին հեռու պահել իր նավերը սովետական ավիացիայից և բաց ծովում մարտի չբռնվել: Գերմանական ուժերին չհաջողվեց նաև դեասանտների միջոցով անհրաժեշտ օգնություն ցույց տալ ցամաքային զորքերին, չնայած նրանք նրման փորձեր կատարեցին: Առաջին դեասանտային գործողությունները Գերմանիան կազմակերպեց 1941 թ. սեպտեմբերի 15—14-ին, նպատակ ունենալով իր զորամասերը կենտրոնացնել էզել կղզու արևմտյան ափին: Այդ միտքը հակառակորդի մոտ հղացավ այն բանից հետո, երբ Բալթիական նավատորմի հիմնական ուժերը տեղափոխվել էին դեպի արևելք՝ կենինգրադի մատույցները պաշտպանելու համար: Հակառակորդը փորձեց օգտվել ստեղծված հարմար առիթից և իրականացնել դեասանտային գործողության իր պլանը: «Դեասանտային գործողությունը,— գրում է Հ. Իսակովը,— ծավալվում էր ըստ կլասիկ շաբլոնի, բայց արագ գրոհի սկզբունքով, այսինքն՝ նախնական հետախուզությունը, հակադեասանտային պաշտպանությունը թուլացնելու և դեասանտը կրակով պաշտպանելու համար կատարվող ափի տեսումնասիրությունը (նավերով ու ինքնաթիռներով) խիստ կարճատև եղան ի հաշիվ գործողության ամբողջ տեմպի արագության հանկարծակիության, էֆեկտի օգտագործման և ի հաշիվ գլխավոր հարվածի հարցում հակառակորդին խաբելու (դեմոնստրացիայի)»<sup>37</sup>: Սակայն թշնամին այս անգամ նա իր հաշիվներում սխալվեց: Նրա

<sup>37</sup> Նույն տեղում, էջ 32:

դեասանտայինները ոչ միայն տեղ չհասան, այլև կրեցին մեծ կորուստներ: Սովետական առափնյա մարտկոցների հանկարծակի և շեշտակի կրակի, ապա հարավից երևացող տորպեդային կատերների ու ինքնաթիռների փոխգործողությունների շնորհիվ խորտակվում են հակառակորդի շորս փոխադրանավեր, մեկ էսկադրային ափանակիր, մեկ պահակային նավ, ափհանման պատրաստվող դեասանտը: Զախողվեց նաև Ռիգայի ծոցի կողմից հակառակորդի՝ դեասանտ հանելու մյուս փորձը կեյգուստի շրջանում<sup>38</sup>:

Գերմանական ու ֆիննական ուժերի կողմից շրջապատված կենինգրադը, որը մի նեղ ճանապարհով էր կապված ամբողջ երկրի հետ, կարողացավ երկու և կես տարի դիմանալ բոլոր դաժան փորձություններին՝ սովին, ցրտին և անընդհատ ուժեղ ծովային Մհա նույնիսկ այդպիսի ծանր ժամանակ հակառակորդի նավատորմին չհաջողվեց ջախջախել կողոպչի ռազմական նավատորմիցը, նրա տրանսպորտն ու բաղաները: Գերմանացիները, գերակշռություն ունենալով Սուխո կղզու սովետական պաշտպանների հանդեպ, փորձեցին իրականացնել դեասանտային գործողության իրենց պլանը՝ զբաղվել կենինգրադը երկրի հետ կապող միակ ճանապարհը: Դեասանտային այդ գործողության հաջողության դեպքում, այսինքն՝ Սուխո կղզու գրավումով հակառակորդը կհասներ ոչ միայն ստրատեգիական, այլև օպերատիվ-տակտիկական առավելության, հնարավորություն կստանար անցնել Վոլխով քաղաքի թիկունքը: Մակայն հակառակորդին այս անգամ ևս չհաջողվեց կենսագործել իր մտահղացումը: Սուխոյի փոքրիկ կայազորը, գրում է Հ. Իսակովը, իր կրակով հակառակորդին ստիպեց թուլացնել գործողությունը, իսկ հետո ծովային և ապա ռազմա-ծովային թակահամիայի խմբերի միմյանց հաջորդող գրոհներով սավարտվեց նահանջող դեասանտի մնացորդների ջախջախումը: Խորտակվեց հակառակորդի ավելի քան 20 նավ ու խփվեց 15 ինքնաթիռ: Սուխո կղզու փոքրիկ կայազորի կայունությունը ապահովեց այդ հաղթանակը<sup>39</sup>:

<sup>38</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 34:

<sup>39</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 37:

Բալթիական նավատորմի հերոսական պայքարի լավագույն դրվագներից են Կրոնշտադտի և Լենինգրադի համար մղած մարտերը: Լենինգրադը պաշտպանելու, նրա բլոկադան վերացնելու և գերմանական խմբավորումը ջախջախելու գործում, գրոմ է Հ. Իսակովը, վճռական դերը պատկանում է կարմիր բանակի զորամասերին, սակայն Բալթիական նավատորմի ցույց տված բազմակողմանի օգնությունը խիստ նշանակալից է: Լենինի քաղաքի պաշտպանության հերոսական էպոպեային մասնակցելը Բալթիական նավատորմի պատմության պանծալի էջերից է<sup>40</sup>: Իրոք, Բալթիական նավատորմը բավականին երկար ժամանակ իր վրա գամեց դերմանա-Ֆաշիստական ռազմա-ծովային ուժերի ուշադրությունը, մեծ օժանդակություն ցույց տվեց և աջակցեց կարմիր բանակին՝ հակառակորդի հարձակումը Լենինգրադի վրա ձախողելու համար: Լենինգրադ քաղաքի մատուցյներում կարմիր բանակի և նավատորմի համար ստեղծված ամենածանր ժամանակ Մոսկովյան կղզիների և Խանկոյի հերոսական կայազորները, գտնվելով թշնամու շրջապատման օղակում, շարունակում էին համառ մարտերը: Քաջարի ծովայինները հակալական օգնություն ցույց տվեցին Լենինգրադի խիզախ պաշտպաններին՝ թշնամու հիմնական ուժերի ուշադրությունը շեղելով գլխավոր հարվածի ուղղությունից:

Բալթիական կարմրագրոշ նավատորմը կարողացավ ապահովել կարմիր բանակի ստրատեգիական թևերի անվտանգությունը: Թույլ չտվեց, որպեսզի հակառակորդի նավերը անցնեին Ֆիննական ծոցը: Բալթիական նավատորմը ոչ միայն ակտիվ մասնակցություն ունեցավ Լենինգրադի պաշտպանությանը, այլ նաև ժամանակին կազմակերպեց մի շարք դեսանտներ՝ օժանդակելով ցամաքային զորամասերին՝ բլոկադան ձեղքելու և հակառակորդի ուժերը ջախջախելու համար: Ծովայինները մարտադաշտերում աչքի էին ընկնում իրենց անօրինակ սխրագործություններով, բարձր հայրենասիրությունով:

Իրեն արդարացրեց նաև կազոզայի ռազմական նավատոր-

<sup>40</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 37:

միղը, որը ժամանակին և ճշտությամբ կատարեց Գերագույն գլխավոր հրամանատարությունից բոլոր առաջադրանքները:

Շրջապատման մեջ գտնված Լենինգրադը վերածվել էր մի վիթխարի ցամաքային, օդային և ծովային ամրոցի, իր վրա կենտրոնացնելով հակառակորդի մեծ թվով ցամաքային և ռազմա-ծովային ուժերը: Լենինգրադը մինչև վերջ մնաց կանգուն, արժանի հեղափոխության օրբանի բարձր կոչմանը:

Սովետական նավատորմի անբաժանելի մասն էր հանդիսանում հյուսիսային նավատորմը, որը, համեմատած մյուսների հետ, ավելի երիտասարդ էր: Հյուսիսային նավատորմի մեջ էր մտնում Սպիտակ ծովի ռազմական նավատորմիղը, որն առաջադրանք էր ստացել ծովային պատերազմի բոլոր միջոցներով ու մեթոդներով օժանդակել կարմիր բանակի ծովամերձ թևին:

Հյուսիսային նավատորմը գործում էր անդրբևեռային շրջանի դժվարին պայմաններում, նա ուներ հետևյալ մարտական առաջադրանքը՝ հարվածել հակառակորդի դիրքերին ականակիրների միջոցով, ծովային ավիացիայի գործողությունից շոտավղի սահմաններում: Հյուսիսային նավատորմը պաշտպանեց Լենինգրադի ցամաքային մոտակա մատուցները, տակտիկական ջոկատներ և դեսանտներ հանեց Ֆինլանդիայի տերիտորիայից հարձակվող թշնամու հյուսիսային խմբավորման թիկունքը: Այդ բոլորի հետ միասին ակտիվ գործողությունների դիմեց և իր հերթին վճռական դեր խաղաց գերմանական «Դրանգ նախ Օտտեն» ֆաշիստական Բևեռային պլանի ձախողման գործում: Հյուսիսային նավատորմը ոչ միայն կորուստներ պատճառեց հակառակորդի փոխադրանավերին և մարտանավերին, այլ նաև իր գործողությունների զոտում պաշտպանում էր Անգլիայի և ԱՄՆ-ի հետ կապող սովետական արտաքին ծովային մայրուղիները: Հյուսիսային նավատորմը ուժեղ ճնշում գործադրեց նաև հակառակորդի ծովային մայրուղիների վրա:

Հյուսիսային նավատորմի գործունեության հետ կապված՝ Հ. Իսակովը բազմակողմանիորեն վերլուծում է դերմանական ծովային ստրատեգիան, նշում նրա բևեռային բազայի

գործողութիւնները ծավալման, ինչպէս նաև հյուսիսային ուղղությամբ ամենաբնորոշ առանձնահատկութիւնները:

Իսակովը մեծ գոհունակութիւնով է արտահայտում Հյուսիսային նավատորմի սուզանավորդների և օդաչուների, ընդհանրապես անձնակազմի հմտութեան և հերոսութեան մասին. «Հյուսիսային նավատորմի սուզանավորդները և օդաչուները սխտեմատիկորեն ուղղումներ էին մտցնում գերմանական հրամանատարութեան պլանների մեջ, վիժեցնելով այն ամենի փոխադրումը, ինչ անհրաժեշտ էր Հյուսիսի գերմանական իմբավորման ոչ միայն հարձակման, այլև պաշտպանութեան համար»<sup>41</sup>:

Հյուսիսային նավատորմը անմիջականորեն օգնում էր ցամաքային զորքերին՝ ծովով փոխադրում զորամասեր ու միավորումներ, ուղղակի հանդերձանք, զենք, ծովից էսկադրային ակնակազմի հրետանային կրակով հարվածում թըշնամու թիկունքին ու թեւերին: Նա հաճախ իջնցնում էր գիվերսիոն դեպատներ թշնամու թիկունքում: Գերմանական հրամանատարութիւնը մեծ ջանքեր գործադրեց ջախջախելու Հյուսիսային նավատորմը, սակայն դա նրան չհաջողվեց: Դեռ ավելին. տեղի ունեցող մարտերում օրեցօր վատանում, կրիտիկական էր դառնում գերմանական բևեռային զորքերի խըմբավորման զրութիւնը: Հակառակորդի մոտիկ և հեռավոր կոմունիկացիաներում Հյուսիսային նավատորմի հաջողութիւնները գերմանական հրամանատարութեանը հարկադրում էին վերանայել իրենց նախկին պլանները: Իրոք, Հիտլերը երեք անգամ փոխեց բևեռային ուժերի հրամանատար-ծովակալներին:

Գերմանական ուղղաօդային ուժերը դիմեցին լայն գործողութիւններին՝ Սուրմանսկը գրավելու և այնտեղի նավատորմը ոչնչացնելու համար: Ֆաշիստական հրամանատարութիւնը այստեղ գործադրեց բոլոր հայտնի տակտիկական միջոցները: Գերմանական ավիացիան գիշեր ու ցերեկ անդադար հարվածներ էր հասցնում Հյուսիսային նավատորմին: Սակայն հակառակորդի պատճառած կորուստները չընկճե-

ցին Հյուսիսային նավատորմի հերոսական անձնակազմին: Սովետական բազաներն ու օդանավակայանները ակտիվ պաշտպանութեան և հարձակման միջոցով ուժասպառ արին գերմանական օդային և ծովային ուժերին: Հակառակորդի ուղղաօդային ուժերը շուտով հարկադրված եղան հրոժարվել անընդհատ հարձակման տակտիկայից և դիմել պաշտպանութեան:

Հյուսիսի ծովային օդաչուների, առհասարակ բոլոր ծովայինների բացառիկ քաջութեան, արիւթեան և հմտութեան շնորհիվ գերմանական ուղղաօդային ուժերը կրեցին մեծ կորուստներ: Սովետական սուզանավորն ու ակնանկետային կատերները սարսափի մեջ էին պահում նաև ֆիննական նավերին: Եվ այդ բոլորը տեղի էր ունենում հյուսիսի դաժան կլիմայի պայմաններում, երբ սովետական մարդիկ իրենց ուսերին կրում էին անդրբևեռային պատերազմի բոլոր դժվարութիւնները:

Իսակովը մեծ հիացմունքով է արտահայտում նրանց քաջագործութիւնները մասին: Հիշատակելով Հյուսիսային նավատորմի՝ Սովետական Միութեան կրկնակի հերոս Սաֆոնովի տրագիջիաներով դաստիարակված օդաչուների անօրինակ սխրագործութիւնները, Հ. Իսակովը գրում է. «Ակամա մտանում ես անզլիական օդաչու, կենինի շքանշանակիր գնդապետ Իշերվուրդի խոսքերը, որը գործնականում կրելով անդրբևեռային օդային պատերազմի բոլոր դժվարութիւնները, ասել է. «Այստեղ կարող են թռչել միայն ուսանողները»<sup>42</sup>:

Անդրադառնալով Գերմանիայի բազավորման մյուս ստրատեգիական կարևոր հանգույցին՝ Նորվեգական ծովափի Ալտենֆիորդի խարսխակայանի ուղղաօդային ուժերի գործողութիւններին, Իսակովը լուսաբանում է ոչ միայն Գերմանիայի, այլ նաև դաշնակից պետութիւնների ուղղաօդային ստրատեգիայի ու տակտիկայի մի քանի կողմերը, խոր վերլուծման է ենթարկում այն իրադրութիւնը, որ ստեղծվել էր պատերազմի սկզբում ծովային և օվկիանոսային կոմունիկացիաներում: Պատերազմի առաջին փուլում նկատվում

<sup>41</sup> Նույն տեղում, էջ 59:

<sup>42</sup> Նույն տեղում, էջ 68:

էր դաշնակից երկրների ռազմա-օդային ուժերի զգալի ակտիվացում: Ակնառու էին սովետական նավերի համարձակ, տակտիկական գործողությունները, որոնք հարկադրում էին գերմանացիներին հետզհետե շարժվել դեպի հյուսիս: Գերմանացիները սարսափում էին դաշնակիցների ականային բելոկադայից, ուստի գործում էին խիստ զգուշ: Այսպիսով, նորվեգական ֆիորդներում դաշնակիցների նավատորմը կործանելու գերմանացիների հույսերը շարժարացան:

Նոր փոխ-ծովակալ Գենիցի ստորջրյա «տոտալ» պատե-րազմը, որն սկսվեց 1943 թ. սեպտեմբերին, ի վիճակի չէր կշանքի կոչել Հիտլերի պլանը: Գերմանական նավատորմը ի վիճակի չէր նաև շարքից դուրս բերել Շպիցբերգենի անգրլիական հենակետը: Գերմանական զովաբանված «Admiral Tirpitz» գծանավը արշավանքի ելավ մեծ թվով էսկադրային ականակիրների և ինքնաթիռների պահպանությամբ: Այդ գծանավի դիմացկունության և հզորության մասին գերմանացիները նախօրոք հորինեցին առասպելներ: Սակայն, ինչպես ասում են, ստի ոտքերը կարճ են: Հետագա իրադարձու-թյունները ցույց տվեցին, որ ֆաշիստական նավատորմի կորուստները անխուսափելի էին: Իրոք, սովետական և անգլիական սուզանավորողներին հաջողվեց տրպեղահարել և լուրջ վնասվածքներ հասցնել հակառակորդի նավերին, այդ թվում նաև «ապիս» հույս «Admiral Tirpitz» գծանավին, որը երկար ժամանակով շարքից դուրս եկավ:

Հյուսիսային ռազմաբեմում գերմանական ռազմա-ծովա-յին ուժերի անհաջողությունները կապված էին հիտլերյան կայսթակնային պատերազմի պլանի ձախողման հետ:

Աշխատության մեջ Հ. Իսակովը հանգամանորեն քննարկում է Սև ծովում տեղի ունեցող պատմական կարևոր իրադարձությունները, գիտական խոր վերլուծման, հավաստի փաստերի միջոցով ցույց տալիս պատերազմի այդ կարևոր ռազմաբեմում թույլ տրված տակտիկական ու օպերատիվ կարգի սխալները:

Պարզաբանելով իրադրությունը Սև ծովում պատերազմի սկզբում, Հ. Իսակովը մերկացնում է գերմանական պլանի

սևծովյան տարբերակը, թշնամու ծովային գործողությունների միօրինակությունը, լուսաբանում Օդեսայի ու Սևաստոպոլի պաշտպանության դասերը, ինչպես նաև Ղրիմի, Դանուբի, Դնեպրի, Ազովի, Վոլգայի և այլ ռազմական նավատորմի զործողությունները:

Ինչպես հայտնի է, Սև ծովի առափնյա մասում էին դառնում անտեսական տեսակետից կարևոր նշանակություն ունեցող մի շարք շրջաններ: Հայրենական պատերազմի սկզբում այս շրջաններում արտագրվում էր երկրի շուգունի և պողպատի համարյա կեսը: Այստեղ էին կենտրոնացված վառելիքային հարուստ պաշարները, այստեղից էին սկիզբ առնում երկաթուղային երթուղիները: Սև ծովում շատ կարևոր նշանակության ուներ Ղրիմի թերակղզին, որտեղ կենտրոնացված էր ավիացիայի մեծ մասը, այն նպաստավոր էր նաև նավատորմի ուժերի բազավորման համար: Ահա թե ինչու գերմանա-ֆաշիստական ռազմական պլաններում մեծ տեղ էր հատկացվում և կարևոր նշանակություն էր տրվում Սև ծովի ռազմաբեմի գործողություններին:

Գերմանական կռալիցիայի մեջ էր մտնում Ռումինիան, որի նավթային հարստությունները, մոտիկ և հարմար օդանավակայաններն ու ծովային բազաները օգտագործվում էին Գերմանիայի կողմից: Ռումինական օդանավակայաններում կենտրոնացել էին 450 գերմանական ինքնաթիռ (4-րդ օդային նավատորմից), որից 270-ը՝ ումբակոծիչ, 150-ը՝ կործանիչ<sup>43</sup>:

Պատերազմի սկզբում Սևծովյան նավատորմը իր կազմում ուներ «Փարիզյան կոմունա» գծանավը, որը հետագայում վերանվանվեց «Սևաստոպոլ», 6 կրեյսեր, 3 հածանավ, 13 էսկադրային ականակիր, հրետանավակ, երկու պահակային նավ, 13 ականակիր նավ, 15 ականորսիչ, 84 տորպեդային կատեր և այլ օժանդակ նավակներ: Ստորջրյա ուժերը կազմված էին 47 մեծ, միջակ և մանր նավերից: Սևծովյան նավատորմի մեջ էր մտնում Դունայի ռազմական նավատորմը, որն ուներ 5 գետային զրահանավ, 22 զրահակիր, 7 ականորսիչ նավ, 6 զրիսեր և մի քանի լողացող բազաներ: Նավատորմի

<sup>43</sup> Տե՛ս «История военно-морского искусства», М., 1969, էջ 252:

ոսպմա-օղային ուժերը բազկացած էին 626 ինքնաթիռից, որից կործանվել է 315, ումբակոծվել է 107, տորպեդաճարձը՝ 37 և հետախույզ՝ 167: Պատերազմի սկզբին նավատորմը համալրվելից նոր կոնստրուկցիայի ինքնաթիռներով: Բայց այդպիսիների թիվը քիչ էր, իսկ մնացած ինքնաթիռները հին տիպի էին:

Սևծովյան նավատորմի հրամանատարն էր փոխ-ծովակալ Ֆ. Ս. Օկոյաբրսկին, ոսպմական խորհրդի անդամը՝ դիվիզիոն կոմիսար Ն. Մ. Կուլակովը, շտաբի պետը՝ փոխ-ծովակալ Ի. Գ. Նլինսկը: Սև ծովի ոսպմաբեմում Սովետական Միության նավատորմը ուներ մեծ առավելություն և նյութական-տեխնիկական գերակշռություն Գերմանիայի և նրա դաշնակից պետությունների հանդեպ: Նավատորմի հիմնական հարվածող ուժերն էին՝ սուպանավերը, տորպեդային կատեղները և ավիացիան: Այս բոլորի հետ միասին Սևծովյան նավատորմն ուներ ուժեղ առափնյա հրետանի, որը գլխավորապես ամրացել էր Սևաստոպոլի, Օդեսայի, Նովորոսիյսկի, Բաթումի բազաներում, Դոնայի, Օչակովի և Կերչի ամրացված մասերում<sup>44</sup>:

Պատերազմի սկզբում Գերմանիան սևծովյան սովետական ոսպմա-ծովային և օղային ուժերի դեմ մեծ ուժ էր կենտրոնացրել: Նրանց խնդիրն էր օդից հանկարծակի հարվածներով ոչնչացնել սևծովյան մնացած նավերը և բլոկադայի ենթարկել այնքան ժամանակ, մինչև ցամաքից զրավվեին բոլոր բազաները: Այսպիսով, ինչպես այլ ոսպմաբեմներում, այնպես էլ Սև ծովում գերմանական ստրատեգիան ելնում էր կայծակնային պատերազմի հիտլերյան պլանից:

1941 թ. հունիսի 22-ին ժամը 3 անց 15 րոպեին գերմանական ավիացիան ումբակոծեց Սևաստոպոլի նավատորմի գլխավոր բազաները: Հակառակորդի առաջին օղային հարվածները խուճապի շմատնեցին Սևծովյան նավատորմը, սակայն նրան հաջողվեց ժամանակավորապես զրավել Օդեսան, Նիկոլանը, Թեոդոսիան, Կերչը և Նովորոսիյսկը: Գերմանացիները այնուհետև զավթեցին Սև ծովի մյուս միջակ և փոքր

<sup>44</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 253—257:

ոսպմա-ծովային բազաները: Սևծովյան նավատորմի վիճակը հատկապես ծանրացավ, երբ թշնամին գրավեց Անապան և Ալովի ծովի նավահանգիստները: Այսպիսով, գերմանական ոսպմա-ծովային ուժերի տրամադրությունն ամբողջովի գրավեցին ոչ միայն ծովափնյա, այլև առափնյա գծից հեռու ընկած մի շարք կարևոր օդանավակայաններ և բազաներ: Ֆաշիստական բանակների առաջխաղացումը դեպի Կովկաս սպառնալից դրություն ստեղծեց նաև կովկասյան նավահանգիստների համար (Տուապսե, Փոթի, Բաթում): Ծանր կորուստներից և թըշնամու անընդհատ ումբակոծություններից հետո էլ Սևծովյան նավատորմը շարունակում էր ոչ միայն դիմադրել, այլև հարված-հարվածի ետևից հասցնել հակառակորդին: Սևծովյան նավատորմի գործողությունները հիրավի հերոսական էին և առասպելական:

Պատերազմի առաջին իսկ օրից Գերագույն գլխավոր հրամանատարությունը Սևծովյան նավատորմի առջև խնդիր դրեց ումբակոծել ումբինական նավահանգիստները, օդանավակայանները և Պլոեշտի նավթահանքերը: Նավատորմի սովիացան հակողություն տակ առավ հիմնականում Կոնստանցա, Սուվինա ծովային բազաները: Սևծովյան նավատորմը, սկսած հունիսի 26-ից, ինտենսիվ կերպով սկսեց ծավալել ոսպմական գործողություններ: Նավատորմը կոմբինացված հարվածներ հասցրեց հակառակորդին Կոնստանցայում: Գլխավոր հարվածող ուժերն էին «Խարկով» և «Մոսկվա» հածանավերը (հրամանատար՝ 2-րդ կարգի կապիտան Մ. Ֆ. Ռոմանով)<sup>45</sup>: Հածանավերի հարվածող խումբը ակտիվ պաշտպանություն ստացավ «Վորոշիլով» հածանավի, «Собразительный» և «Смышленный» էսկադրային ակնակիրների կողմից: Հենվելով Սևաստոպոլի ուժերի վրա, Սևծովյան նավատորմը ճիշտ կերպով կատարեց մարտական առաջադրանքը: Սովետական նավատորմի ավիացիան հարվածներ էր հասցրնում Գալաց, Սուվինա, Կոնստանցա, Պլոեշտ ստրատեգիական կարևոր օբյեկտների և նավթային արդյունաբերության կենտրոններին: Պատերազմի առաջին օրերից Սևծովյան նա-

<sup>45</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 255:

վատորմը ձեռնարկեց պաշտպանական լայն միջոցառումներ Սևաստոպոլի բազաներում, Նովորոսիյսկի. Տուապսեի, Բաթումի և Կերչի նեղուցների մատուլցյներում:

Ճաշխոտական ռազմա-ծովային ուժերի հրամանատարությունը իր հաշիվներում շարաշար սխալվեց նաև ծովային պատերազմի այս ռազմաբեմում: Եթե պատերազմի սկզբում Գերմանիան թերազնահատում էր Սևծովյան նավատորմի կազմակերպվածությունը, սովետական ռազմաբեմում, ապա պատերազմի առաջին տարվա վերջում հարկադրված եղավ խոստովանել այդ նավատորմի դիմացկունություն, անձնակազմի հերոսություն և հայրենասիրության մասին: Ստեղծված վիճակը հարկադրում է գերմանական բանակի հրամանատարությունը 1941 թ. վերջերից Սև ծով փոխադրել (Իտալիայից, Ռումինիայից) նոր ռազմանավեր, հակասովետական և տորպեդային կատերներ, կամրջանավեր (Դանուբով) և այլն: Գերմանիան Սև ծովում ստեղծեց տեխնիկական ուժեղ պաշտպանություն: Ծով հանեց տանկեր, քարշակավոր հրետանի, ավտոմեքենաներ և այլ միջոցներ: Այդ տեխնիկական միջոցները Գերմանիան նախապատրաստել էր Անգլիայի դեմ: Սակայն սովետական նավատորմի օդային ուժերի դիմադրողականությունն ու շեշտակի հարվածները հակառակորդին ստիպեցին դրանք տեղափոխել սևծովյան ռազմաբեմ: Շնորհիվ Սևծովյան նավատորմի ակտիվ գործողության և էսկադրային ուղեկցողների հակասովետական պաշտպանության սխտեմի ամրություն, շուտով շարքից դուրս բերվեցին գերմանական սուզանավերը, իսկ անվնաս մնացածները սկսեցին գործել ավելի սահմանափակ ջրային տարածություններում: Պատերազմի առաջին տարվա վերջում և 1942 թ. կեսերին հակառակորդի ռազմա-ծովային ու օդային ուժերի կազմում տեղի ունեցած փոփոխությունները ինքնբերական վկայում են սովետական նավատորմի սովետական և կազմակերպվածության մասին:

ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային ուժերի հերոսական գրվազների շարքում իր ուրույն տեղն ու նշանակությունն ունի Կերչ-Թեոդոսիայան դեսանտային գործողությունը: Դեսանտային այդ

գործողության շնորհիվ ձախողվեց Սև ծովի գլխավոր բազաները մի քանի օրում գրավելու գերմանական հրամանատարության պլանը: Այն փաստորեն վիճեցրեց Սևաստոպոլի գրավման համար հակառակորդի նախատեսած երկրորդ հարձակումը դեկտեմբերի վերջին: Գերմանական 11-րդ բանակի հրամանատարությունը ստիպված էր իր գործադրությունների մի մասը հանել Սևաստոպոլի ուղղությունից և ուղարկել Կերչ ու Թեոդոսիա: Պատմության մեջ իր մասշտաբներով և կազմակերպվածությամբ հավասարը չունեցող այդ օպերացիան պայմաններ ստեղծեց ազատագրելու ամբողջ Կերչը և միաժամանակ ձախողեց գերմանական զորքերի հարձակումը Կուբան ու Կովկաս: Դեսանտային այդ մեծ օպերացիան իրականացրին Անդրկովկասյան ռազմաճակատի զորքերը (հրամանատար՝ գեներալ-լեյտենանտ Գ. Տ. Կոզլով, ռազմահրահրական խորհրդի անդամ, դիվիզիոն կոմիսար Ֆ. Ա. Շամանին, քաղվարչության պետ՝ բրիգադի կոմիսար Պ. Մ. Սոլովևո, շտաբի պետ՝ գեներալ-մայոր Ֆ. Ի. Տուբուխին):

Անդրկովկասյան ռազմաճակատի հրամանատարությունը, Սևծովյան նավատորմի և բանակների շտաբները լրջորեն նախապատրաստվեցին այդ օպերացիային: Սևծովյան նավատորմի հրամանատար Ֆ. Վ. Օկտյաբրսկու կարգադրությամբ ծովային նավատորմի ամբողջ ուժը բաժանվեց երեք շոկատի: Պլանավորվեց նաև հրետանու և զենքի մյուս տեսակներից թշնամու թիկունքը տեղափոխելը: Խնդիրը շափազանց բարդ էր: Պահանջվում էր ուժերի գերազույն լարում, կազմակերպչական հմուտ աշխատանք, զգուշություն, կազմակերպվածություն: Զորքերի, ինչպես նաև զենքի ու տեխնիկայի մյուս միջոցների տեղափոխումը Կերչի թերակղզի նախատեսված էր դեկտեմբերի 26-ին, իսկ Թեոդոսիա՝ 29-ին: Դեսանտային օպերացիայի համար առանձնացված էին՝ 42 հազար մարդ զինքով և տեխնիկայով, 160 նավ ու նավակ, այդ թվում՝ 78 մարտական նավ, 2 հածանավ, 6 էսկադրային ականակիր, 6 հրետանավակ, 20 տորպեդային կատեր, 32 պահակային կատեր, 10 ականորսիչ, 2 կատեր-ականորսիչ և զանազան

լողացող միջոցներ<sup>46</sup>։ Ավիախմբում հաշվվում էր 500 ինքնաթիռ։ Ռազմական այդ մեծ օպերացիան տեղի ունեցավ համաձայն նախատեսված պլանի։ Հակառակորդը հանկարծակիի եկավ և մարտական ուժի ու տեխնիկայի մեծ կորուստ կրեց։ Հարվածը ուժգին էր ու շմեցուցիչ։ Հիտլերականները դուրս շարվեցին Կերչի թերակղզուց։ Սևաստոպոլի պաշտպանական գոտու գործերի գրույթունը լավացավ։

1942 թ. դարնանը Արիմի գրույթունը դարձյալ վատացավ։ Մայիսի սկզբներին գերմանական զորքերը ծավալեցին իրենց հարձակողական մարտերը Կերչի թերակղզում, ճեղքեցին սովետական զորքերի պաշտպանությունը և մայիսի 14-ին գրավեցին Կերչը։ Մայիսի 12—20-ը ժամանակամիջոցում Ազովյան նավատորմի և Կերչի ռազմա-ծովային ուժերի միջոցով Արիմի ռազմաճակատի զորքերը էվակուացվեցին Թամանյան թերակղզի։

Սևաստոպոլի վիճակը դառնում էր կրիտիկական։ Գերմանական հրամանատարությունը քաղաքը գրավելու համար առանձնացրել էր մեծ ուժ։ Յամաքից, օդից և ծովից հակառակորդի հարվածները օրեցօր ուժեղանում էին։ Գերագույն գլխավոր հրամանատարությունը Սևաստոպոլին հասցրեց որոշ օգնություն, սակայն ուժերը անհավասար էին։ Բացի դրանից, ստրատեգիական նկատումով քաղաքը ժամանակավորապես թողնելը բխում էր ամբողջ ռազմաճակատի շահերից։

Ֆաշիստական հորդաները ծավալեցին կատաղի մարտեր։ Սևաստոպոլցիները կռվում էին դյուցազնաբար՝ հակառակորդին պատճառելով մեծ կորուստներ։

Հունիսի 29-ի գիշերը գերմանական հարվածող ուժերը դուրս եկան Սևաստոպոլի հյուսիսային ծովախորշը։ Գերագույն գլխավոր հրամանատարությունը գերակայանի հրամանով հունիսի 30-ին Սևաստոպոլի պաշտպանները թողեցին քաղաքը՝ 250-օրյա հերոսական պաշտպանությունից հետո։

Սևաստոպոլի պաշտպանությունը ակտիվ մասնակցություն ունեցավ քաղաքի ողջ բնակչությունը։ Ռազմաճակատն ու թիկունքը այստեղ անբաժան էին միմյանցից։ Քաղաքի պաշտպանության ժամանակ քաղաքի բնակիչները ռազմաճակատին տվեցին 2408 ականանետ, 113 790 ական, 305 699 զանազան տեսակի նոնականեր և շատ ռազմական հանդերձանք ու գույք<sup>47</sup>։

Սևաստոպոլի հերոսական պաշտպանության օրերին Արիմի պարտիզանները կատարեցին 625 մարտական թռիչք, ոչնչացրին շուրջ 12 հազար հիտլերական, 1540 ավտոմեքենա (կինոդանի ուժով) և շատ ուրիշ զենք ու ռազմական տեխնիկա<sup>48</sup>։

Սևաստոպոլի հերոսական պաշտպաններից 49-ին շնորհից Սովետական Միության հերոսի կոչում, իսկ տասնյակ հազարավորներ պարգևատրվեցին շքանշաններով ու մեդալներով։ Սևաստոպոլի ոչ մեծաթիվ կաջազորի անձնակազմի երկաթյա կայունությունը վկայում է սովետական մարզու կոմունիստական բարոյականության բարձր հատկանիշներով օժտված լինելու մասին։ Հերոս քաղաքի պաշտպանների հիշատակը հավերժացնելու համար ՄՍՀՄ Գերագույն սովետը 1942 թ. դեկտեմբերին հաստատեց «Սևաստոպոլի պաշտպանության համար» հատուկ մեդալ։ Հայրենիքին մատուցած մեծ ծառայության, արիության և հերոսության համար հերոս քաղաք Սևաստոպոլին, համաձայն Գերագույն սովետի 1965 թ. մայիսի 8-ի որոշման, հանձնվեց Լենինի և Ոսկե աստղի շքանշաններ։

Հայրենական մեծ պատերազմի պատմության լավագույն գրվազներից են Ազովյան նավատորմի և Կերչի ռազմա-ծովային բազաների մարտական գործողությունները, Նովորոսիյսկի հերոսական պաշտպանությունը։ Ազովյան նավատորմի և Կերչի ռազմա-ծովային բազաները շուրջ 66 օր հերո-

<sup>47</sup> Տե՛ս «Военно-исторический журнал», 1959, № 11, էջ 34։

<sup>48</sup> Տե՛ս «Героическая оборона Севастополя 1941—1942 гг.», էջ 332։

<sup>46</sup> Տե՛ս «Героическая оборона Севастополя 1941—1942 гг.», М., 1969, էջ 188։

սարար պաշտպանեցին Թամանյան թերակղզու բնագծերը նենգ թշնամու հարձակումներից, լուրջ կորուստներ պատճառելով նրան: Սևաստոպոլի գրավումից հետո գերմանացիները ծավալեցին ուժեղ մարտեր Նովորոսիյսկի համար: Սեպտեմբերի 1—6-ը տեղի ունեցան կատաղի մարտեր Նովորոսիյսկի մատուցներում, իսկ 7-ին՝ քաղաքում: Քանի որ ուժերը խիստ անհավասար էին, ուստի սեպտեմբերի 10-ին Նովորոսիյսկի ռազմա-ծովային բազաները էվակուացվեցին Գելենջիկ, իսկ հերոսական պաշտպանները հեռացան և հաստատվեցին Գելենջիկի արևելյան մասերում: Հիտլերականներին, ճիշտ և հաջողվեց գրավել Նովորոսիյսկի մեծ մասը, սակայն նրանք ի վիճակի չէին լուծելու գլխավոր խնդիրը՝ նախ գրավել քաղաքը ամբողջովին, ապա սեծովյան առափնյա մասերով ճեղքել ռազմաճակատի գիծը և մտնել Անդրկովկաս: Սեպտեմբերի երկրորդ կեսին հակառակորդի առաջխաղացումը կասեցվում է Տուսպսեի ուղղությամբ, իսկ նոյեմբերին՝ գլխավոր Կովկասյան լեռնաշղթայի նախալեռներում և լեռնանցքներում: Դրանով իսկ ավարտվում է Կովկասի պաշտպանական մարտերի առաջին շրջանը: Մարտերի հաջորդ փուլում սովետական բանակը անցավ ակտիվ հարձակման և ջախջախիչ հարված հասցրեց հակառակորդին:

2. Իսակովը հանրագումարի է բերում ծովային խոշոր ճակատամարտի արդյունքները, ընդհանրացնելով նրա դասերը: Ըստ որում դա արվում է գիտական խոր վերլուծումների և կոնկրետ առաջարկությունների միջոցով:

2. Իսակովը, որպես Հյուսիս-կովկասյան ռազմաճակատի ռազմական խորհրդի անդամ, ակտիվ մասնակցություն ունեցավ գերմանական սեծովյան խմբավորման զորքերի ջախջախման համար մշակված պլանների ստեղծմանը: Նա հաճախակի լինում էր ռազմաճակատի առաջավոր գծում, նրա դժվարին տեղամասերում: Այդպիսի շրջագայություններից մեկի ժամանակ էլ գեներալ Տյուլենևի հետ ընկավ Ֆաշիստական ավիացիայի ուժեղացման տակ և տտրեց ծանր վիրավորվեց:

Աշխատության մեջ 2. Իսակովը մատնանշում է ծովա-

մերձ բազաների պաշտպանական խոշոր նշանակությունը և կարևորությունը ցամաքային, մասնավորապես առափնյա զորամասերի ընդհանուր շղթայում: Նա միաժամանակ ընդգրծում է թիկունքի և ռազմաճակատի փոխզործողության կարևորությունը: Նման փոխզործողության լավ օրինակ է Օդեսայի պաշտպանությունը: Քաղաքի պաշտպանների բացառիկ քաջությունն ու հայրենասիրությունը հնարավորություն տվեցին ոչ միայն կայունացնել զրույթյունը պաշարված վայրում, այլև թշնամուն հասցնել վիթխարի կորուստներ: «Օդեսան,— գրում է ծովակալը,— յուրահաստակ մասըաց դարձավ ումինական զորքերի համար: Ռուսիական զորքերի աղումը շարունակվեց ավելի քան երկու ամիս և Անտոնեսկու նույնիսկ չափավոր հաշիվներով տվեց մինչև 20 000 սպանված, 76000 վիրավոր և 15000 անհետ կորած: Ռուսիացիների փաստական կորուստները շատ ավելի մեծ էին»<sup>49</sup>:

Ռուսմիասիրության տեսակետից հետաքրքիր է նաև Օդեսայի պաշտպանական շրջանի զորամասերի կողմից իրագործված էվակուացիան: Գա տեղի ունեցավ բավականին բարդ և դժվարին պայմաններում: Սովետական բանակը այդ պատասխանատու գործողությունը իրականացրեց շնորհիվ այն բանի, որ տիրապետում էր իրագործյանը թե՛ ցամաքում, թե՛ ծովում և թե՛ օդում: Գեներալ քաղաքը թշնամուն թողնելու նախօրյակին Օդեսայի պաշտպանական շրջանի զորքերի հրամանատարությունը, նավատորմի և ավիացիայի օդնությունները, կազմակերպեց առավել արժեքավոր հարստությունների, զույքի և ղեկի էվակուացումը: «Օդեսայից սովետական զորքերի էվակուացիան,— ասված է Սովինֆորմբյուրոյի 1941 թ. հոկտեմբերի 17-ի հաղորդագրության մեջ,— որ վերջին ութ օրում կազմակերպված էր Կարմիր բանակի հրամանատարություն կողմից, վերջացավ իր ժամանակին ու լիակատար կարգապահությամբ: Օդեսայի շրջանում կատարելով իրենց խնդիրը, զորքերը մեր ծովային նավատորմով

<sup>49</sup> Ի. Ս. Իսակով, ՍՍՌՄ ռազմա-ծովային նավատորմը Հայրենական պատերազմում, էջ 104:

օրինակելի կարգապահութեամբ և առանց որևէ կորուստների փոխադրվեցին ռազմաճակատի մյուս մասերը»<sup>50</sup>:

Էվակուացիայի հաջողութունը, ինչ խոսք, մեծ շափով կախված էր Սևծովյան նավատորմի գործողութիւններից, որը լիովին ապահովեց Օդեսայի ծովային կոմունիկացիաների անվտանգութիւնը: «Այդ նույն ստրատեգիական պլանը ավելի լրիվ շափով և ավելի մեծ մասշտաբով,—ասում է Հ. Իսահովը,— իրագործվեց նաև Սևաստոպոլը պաշտպանելու ժամանակ»<sup>51</sup>: Օդեսայի և Սևաստոպոլի պաշտպանութիւնը, ինչպես գրում է Հ. Իսահովը, լրացվում էր հակառակորդի ծովային բրտկազայի դեմ մղվող պայքարով: Գովային բազաները, նավատորմը լրիվ կերպով երկրից մեկուսացնելու, մարդկանց սննդից կտրելու, իսկ զորքին և նավատորմին հանդերձանքով ապահովելը խանգարելու համար գերմանական հրամանատարութիւնը մշակեց կոմբինացված բրտկազայի պլան: Այդ պլանը ֆաշիստները փորձում էին իրականացնել առանձնապես Սևաստոպոլի նկատմամբ: Գերմանական մեծ թվով ուժեղացող զորքերը անընդհատ հերթապահում էին Ղրիմի ծովամերձ օդանավակայաններում և գրոհում սովետական նավերի վրա: Սևաստոպոլ գնացող սովետական ապրանքատար, տրանսպորտային և, առհասարակ, բոլոր տեսակի նավերը ենթարկվում էին օդային ուժեղ հարձակումների: Գերմանական ավիացիան հսկողութիւն տակ էր պահում Ղրիմի ափերին մոտեցող սովետական յուրաքանչյուր նավի: Սակայն թշնամին շհասավ իր նպատակին: Սովետական նավերը ճեղքեցին բրտկազան՝ առավելագույն կորուստներ պատճառելով հակառակորդին: Սևաստոպոլի մոտ հակառակորդի կոմբինացված բրտկազայի ճեղքումը Սևծովյան նավատորմի պատմութիւն հերոսական էջերից է:

Ստալինգրադի հերոսական էպոպեան, Օրլու-Կուրսկի ճակատամարտը և մյուս ճակատամարտերը սովետական զենքի հաղթանակի նոր փուլի սկիզբը դրեցին պատերազմի պատմութիւն մեջ:

<sup>50</sup> Նույն տեղում, էջ 106:

<sup>51</sup> Նույն տեղում:

1943 թ. սովետական բանակը ազատագրեց Դոնբասը, անցավ Դնեպրը, ջախջախիչ հարվածներ հասցրեց գերմանական բանակի թամանյան խմբավորմանը և մոտեցավ Պերեկոպին: Նույն թվականի նոյեմբերին լուրջ հաջողութիւնների հասան Հյուսիս-կովկասյան ռազմաճակատի զորքերը, որոնք համագործակցելով Սևծովյան և Ազովյան ռազմական նավատորմների հետ, դեսանտային գործողութիւն շնորհիվ հակառակորդին դուրս շարտեցին Կերչի թերակղզուց:

Ղրիմում ամրացված գերմանական մեծ թվով զորամիավորումներ ու զորամասեր ընկան թակարդի մեջ: 1944 թ. գարնանը ուկրաինական 4-րդ բանակի զորքերը ճեղքեցին գերմանական ուժեղ ամրացված դիրքերը Պերեկոպի և Իշունսկու ողողութիւնը և, հետապնդելով հակառակորդին, ընդհուպ մոտեցան Սևաստոպոլին: Մայիսի 7-ին սկսվեց քաղաքի պատմական գրոհը, որն ավարտվեց սովետական բանակի փայլուն հաղթանակով: Սեպտեմբերի 10-ին Սևաստոպոլը ազատագրվեց:

Հայտի է, որ գերմանացիները, Ստալինգրադի համար ծավալած մարտերի հետ միասին, լայն ճակատով հարձակման անցան նաև Դոն գետի երկայնքով և օկուպացնելով Կուրանը, շարժվեցին դեպի Գրոզնու նավթաբեր շրջանները: Հիտլերյան հրամանատարութիւնը ծրագրել էր Կովկասից անցնել Անդրկովկաս՝ Բաքուն գավթելու համար: Հիտլերի պլաններում Կովկասի և Անդրկովկասի գրավումը, որը «էզելվայս» պայմանական անունն էր ստացել, կապված էր Արևելք ներթափանցելու նրա ձգտումների հետ: «Գերմանացիները, — գրում էր այդ օրերին «Պրավդա»-ն, — ձգտում էին դեպի Վոլգա և Կովկաս: Նրանց հաջողվեց խցկվել Կովկասի նախալիները: Ահեղ վտանգ էր կախված նրա ժողովուրդների վրա: Դա վտանգ էր մեր ամբողջ երկրի համար: Գերմանացիները ուղում էին սովետական նավթով սնել իրենց ավազակային պատերազմը: Նրանք հույս ունեին ազգային թշնամութիւն հրահրել Կովկասի ժողովուրդների միջև, որպեսզի սեպ խրեն

սովետական ժողովրդի մեծ միասնություն մեջ և խախտեն նրա հայրենասիրական համերաշխությունը»<sup>52</sup>:

Անդրկովկասը, այնուհետև Արևելքի երկրները նվաճելու հիտլերյան պլանները արտահայտում էին գերմանական մտնոպոլիտստների գաղութային ձգտումները: Գերմանական իմպերիալիզմը Արևելքի նվաճման հարցը առաջ է քաշել դեռևս վաղ ժամանակներից և հատկապես առաջին համաշխարհային իմպերիալիստական պատերազմի ժամանակ: Այդ տեսակետից ուշագրավ են գերմանական հայտնի ռազմագետ Այոզենդորֆի հետևյալ տողերը. «Ես,— գրել է նա,— չեի երագում տերիտորիալ ձեռքբերումների մասին ո՛չ Ուկրաինայում, ո՛չ էլ Կովկասում և նպատակ ունեի միայն այնտեղից ստանալ այն հումքը, որը մեզ անհրաժեշտ էր կյանքի համար ընդհանրապես, և պատերազմը շարունակելու համար...»<sup>53</sup>:

Այդ տեսակետից բնորոշ է նաև գերմանական միլիտարիզմի ղեկավարներից մեկ ուրիշի՝ գեներալ Հինդենբուրգի վճայությունը: Ընդունելով Կովկասի և Անդրկովկասի կարևորությունը Գերմանիայի կողմից պատերազմը շարունակելու գործում, նա մատնանշում էր նաև հարցի մյուս կողմը՝ օսմանյան պլանների իրականացումը, որը համարվել է գերմանական իմպերիալիզմի ղավթողական պլանների բաղկացուցիչ մասերից մեկը: Օսմանյան պլանների իրականացումը, գրել է գերմանական գեներալը, մտնում է մեր շահերի մեջ<sup>54</sup>: Ինչպես երևում է, Գերմանիան հակադրվում էր անգլիական ազդեցությանը Ռուսաստանում և ձգտում էր Թուրքիայի օդնությունամբ ամրանալ Կովկասում:

Հիտլերը շարունակեց իր նախորդների քաղաքականությունը Կովկասն ու Անդրկովկասը ղավթելու գործում: Գերմանիան պատերազմ սկսելով ՄՍՀՄ-ի դեմ, այն հաստատ համոզմանն էր, որ կայծակնային հարվածով սովետական

պետությունը կքայքայվեր և Վոլգա—Արխանգելսկ տերիտորիաների գրավման հարցը ինքնրստինքյան կլուծվեր, հետևաբար, ֆաշիստական Գերմանիայի առաջին պլաններում Կովկասի և Բաքվի գրավման մասին չի նշվել: Սակայն «կայծակնային» պատերազմի ֆաշիստական պլանի կրախի հետևանքով հիտլերյան պլանները փոխվեցին: Գերմանիայի ղեկաված ուժերի զլխավոր հրամանատարության 1941 թ. հունիսի 12-ի № 33 դիրեկտիվում արդեն լրացուցիչ ընդգծվում է Կովկասի գրավման անհրաժեշտությունը. «Հենց որ օպերատիվ դրությունը և նյութատեխնիկական ապահովվածությունը թույլ տան..., խարկովի արդյունաբերական շրջանը տիրելուց հետո պետք է ձեռնարկել հարձակում Գոնի վրայով դեպի Կովկաս»<sup>55</sup>:

Թե ինչու Կովկասի գրավմանը Հիտլերը և Գերմանիայի պետական մյուս գործիչները տալիս էին այդքան մեծ նշանակություն, դա, անշուշտ, կապված էր ինչպես տնտեսական, այնպես էլ քաղաքական նկատառումների հետ: Նրանք համոզված էին, որ Կովկասի նավթի կորստով ՄՍՀՄ-ը խիստ կթուլանար, իսկ Անդրկովկասի գրավումով կխախտվեր նրա կապը արտաքին աշխարհի հետ: Հիտլերը նպատակ ուներ Թուրքիային պատերազմի մեջ քաշել ընդդեմ ՄՍՀՄ-ի: Գերմանիան Կովկասի և Անդրկովկասի նվաճումով ամենից առաջ կստանար վառելանյութի հարուստ պաշարներ, կհաստատեր իր տիրապետությունը Սև ծովում և Սևծովյան նավատորմը կզրկեր իր բազաներից: Սակայն գերմանական հրամանատարության պլանները ձախողվեցին: «Գերմանացիները,— ինչպես գրում է Հ. Իսակովը,— նավթի միայն հոտը զգացին, իսկ նավթը նրանց ձեռքը չընկավ: Կարմիր բանակը, Կովկասի ժողովուրդները կանգնեցրին հիտլերյան հորդային, պաշտպանական մարտերում քայքայեցին նրանց և ապահովեցին հարվածով դուրս շարտեցին Կովկասյան նախալեռներից:

Մինչև պատերազմը Կովկասի պաշտպանության համար ձեռնարկվել էին լուրջ միջոցառումներ: Հյուսիսային Կովկաս-

<sup>52</sup> «Պրավդա», № 107, 1944 թ. մայիսի 3:

<sup>53</sup> Э. Людендорф, Мои воспоминания о войне 1914—1918 гг., т. II, М., Госиздат, 1924, стр. 220.

<sup>54</sup> Տե՛ս «Воспоминания Гинденбурга», Петроград, Центральное кооперативное издательство «Мысль», 1922, էջ 104:

<sup>55</sup> Նույն տեղում, № 6, էջ 87:

սի և Անդրկովկասի զինվորական օկրուգների ղեկավարութ-  
վումը լուրջ ուշադրություն էր դարձնում զինվորական միա-  
վորումներ կազմակերպելու գործին: 1941 թ. մայիսին ստեղծ-  
վեց 19-րդ բանակը, որի հրամանատար նշանակվեց գեներ-  
ալ-լեյտենանտ Ի. Ս. Կոնևը: Լուրջ փոփոխություններ տեղի  
ունեցան Անդրկովկասյան զինվորական օկրուգում: Անդրը-  
կովկաս տեղափոխվեցին հրաձգային, հեծելազորային, տան-  
կային դիվիզիաներ, ավիացիոն ուժեր, հրետանային և տեխ-  
նիկական զորամասեր, որոնց բազայի վրա կազմակերպվե-  
ցին 3-րդ և 23-րդ հրաձգային կորպուսների վարչություն-  
ները: Այդ նույն ժամանակամիջոցում լուրջ ուշադրություն  
է դարձվում ռազմա-ծովային ուժերի ամրապնդմանը Սև և  
Կասպից ծովերում: Կառավարությունը, զինվորական բարձ-  
րագույն մարմինները ջանքեր չէին խնայում բարձրացնե-  
լու Սևծովյան նավատորմի մարտունակությունն ու տեխ-  
նիկական հագեցվածությունը:

Պատերազմի սկզբում Նովորոսիյսկի ռազմա-ծովային  
բազան իր կազմի մեջ ուներ պահակային նավերի դիվիզիոն  
(4 նավ), ափանահանների դիվիզիոն (21 ափանահան), տոր-  
պեդային կատերներ 2 դիվիզիոն (21 կատեր), պահակային  
կատերների 3 դիվիզիոն (33 կատեր), սուզանավերի ուսում-  
նական դիվիզիոն (7 սուզանավ), ջրային շրջանի պաշտպա-  
նության զորամաս, 11 ստացիոնար ու երկաթուղային առափ-  
նյա հրետանամարտկոց և զենիթային հրետանու 8 մարտկոց,  
առափնյա պաշտպանության պահեստի գոճնդ, ծովային հր-  
րետանու բրիգադ, հրաձգային գումարտակ և այլ ոչ մեծ  
հրաձգային զորամասեր<sup>56</sup>: Նովորոսիյսկի ռազմա-ծովային  
բազաները հետևողական, համառ պաշտպանություն կազ-  
մակերպեցին և օգնություն հասցրին Հյուսիս-կովկասյան  
զինվորական օկրուգի զորքերին պատերազմի առաջին իսկ  
օրից: Սակայն 1942 թ. սեպտեմբերին քաղաքի նավատորմա-  
յինները սրտի խոր կսկիծով թողեցին քաղաքը նենգ թշնա-  
մուն:

<sup>56</sup> Տե՛ս նույն տեղը, էջ 38—39:

Կարմիր բանակը, Սևծովյան նավատորմի ուժերը այն-  
պիսի անառիկ պաշտպանություն ստեղծեցին, որ հակառա-  
կորդը չկարողացավ այլևս քայլ անել դեպի առաջ: Սևծովյան  
նավատիկաներ ամուր փակեցին Կովկասի դռները թշնամու  
առաջ: Շուրջ մեկ տարի գերմանացիները դժվարին նույն  
բնագծում: Յեմեսյան ծովախորշը, որը մնում էր Սևծովյան  
նավատորմի տրամադրության տակ, հակառակորդի համար  
դարձավ անմատչելի: Գերմանացիները չհամարձակվեցին  
Նովորոսիյսկի նավահանգիստ և ծովախորշ դուրս բերել ո՛չ  
ռազմանավեր, ո՛չ տրանսպորտային նավեր և ո՛չ էլ կատեր-  
ներ:

Նովորոսիյսկի ազատագրման համար պայմաններ ստեղծ-  
վեցին հատկապես այն ժամանակ, երբ վերացվեց սպառ-  
նալիքը Տուապսի նկատմամբ: Գրանից հետո հաջողվում  
է դեսանտ իջեցնել Նովորոսիյսկից արևմուտք ընկած Միխ-  
սակոյի շրջանը. դա տեղի ունեցավ 1943 թ. փետրվարի  
4-ին: Այդ պլանցդարմը վճռական նշանակություն ունեցավ  
հետագա մարտերի ծավալման համար: Ստալինգրադի հերո-  
սամարտը միաժամանակ լուծեց նաև Նովորոսիյսկի պրոբ-  
լեմը: Սովետական բանակը ազատագրեց Հյուսիսային Կով-  
կասը և Կուբանը: Գերմանական հրամանատարությունը մեծ  
ջանքեր գործադրեց Նովորոսիյսկի պաշտպանության հա-  
մար, սակայն դրանք իզուր էին: 1943 թ. սեպտեմբերի կեսե-  
րին Հյուսիսային Կովկասի ռազմաճակատի զորքերի և Սև-  
ծովյան նավատորմի համատեղ գործողությունների շնորհիվ  
ազատագրվեց Սև ծովի կարևոր նավահանգիստ Նովորո-  
սիյսկը:

Նովորոսիյսկի գրավման համար տեղի ունեցած մարտե-  
րում կարմիր բանակը հակառակորդի ուժերին հասցրեց կ-մ-  
բինացված հարված ցամաքային զորքերի և նավատորմի  
միջոցով: Նովորոսիյսկի փողոցներում տեղի ունեցած հնգօ-  
րյա մարտերը կատաղի էին, թշնամին ցույց էր տալիս հա-  
մառ դիմադրություն: Այդ մարտերում հատկապես իրենց  
փառքով պսակեցին 255-րդ և 83-րդ ծովային բրիգադի զին-  
վորներն ու հրամանատարները:

Խուճապահար եղած հակառակորդը ճողոպրեց թաման, որպեսզի արագացներ մուտքը Ղրիմ: Յամաքային, օդային և ծովային ուժերի փոխգործողությունների շնորհիվ մինչև հոկտեմբերի 9-ը ազատագրվեց նաև թամանյան թերակղզին:

Նովորոսիյսկ-Թամանյան օպերացիայի հաջողությունը պայմանավորված էր նրա լավ նախապատրաստմամբ, զրլ-խավոր հարվածի ուղղության ճիշտ ընտրությամբ և զորքերի տեղումնությամբ: Վճռական հարձակողական մարտերում կարևոր դեր էին խաղում Սևծովյան նավատորմի ուժերը: Նովորոսիյսկի նավահանգիստներում ափ հանված զեսանտը մեծ դեր խաղաց հակառակորդի խոշոր էջեղնացված պաշտպանությունը ճեղքելու գործում: Հարձակողական ժամանակաշրջանի ինն ամիսների ընթացքում իրականացված զեսանտային օպերացիաները խելացի մտածված և կազմակերպված կամպանիաներ էին, որոնք հանդիսանում էին ցամաքային զորքերի գործողությունների անբաժանելի մասը:

Ղրիմի ազատագրման գործում մեծ նշանակություն ունեցան սևծովյան զեսանտայինների մարտերը: «Սև ծովում իրագործվումը այնպես տարօրինակ դասավորվեց, որ ստեղծվեցին հարձակվող գերմանացիները, — գրում է Հ. Իսակովը, — ոչ մի անգամ ռիսկ չարին դեսանտային գործողություն կատարելու, չնայելով իրենց ունեցած զեսանտային հիանալի միջոցներին, իսկ պաշտպանվող Սևծովյան նավատորմը պատերազմի առաջին օրերից սկսած, մի քանի տասնյակ խոշոր ու մանր զեսանտներ հանեց թշնամու զավթած և նրա կողմից պաշտպանվող ափերը»<sup>57</sup>: Հատկապես կարելի է նշել Կերշ-էլտիզինյան զեսանտային գործողությունը: Գեսանտայինները հաջողությամբ ամրացան Կերշի շրջանի պլացդարմում և այնտեղից ծավալեցին ուժեղ մարտեր: Գեսանտային զորամասերը շուտով շատացան և կազմեցին մի հսկայական հարվածող ուժ, օգնություն ստանալով Կերշի նեղուցով: Կազմավորվեց Առանձին ծովամերձ բանակը: Ուկրա-

<sup>57</sup> Ի. Ս. Իսակով, ՍՍՌՄ ռազմա-ծովային նավատորմը Հայրենական պատերազմում, էջ 118—119:

ինայի հարավից հարձակվող սովետական զորքերը ղեկտեմբերին դուրս եկան Պերեկոպի պարանոցը: Գերմանական զորքերի զրիմյան խմբավորումը մնաց շրջապատման մեջ: 1944 թ. ապրիլի 8-ին սկսվեց Ղրիմի գրոհը: Ուկրաինական երրորդ ռազմաճակատի զորքերը ապրիլի 10-ին ազատագրեցին Օդեսան, Ուկրաինական շորրորդ ռազմաճակատի զորքերը ընդհուպ մոտեցան Պերեկոպի պարանոցին և շարունակեցին հարձակումը: Ապրիլի 11-ին ազատագրվեցին Զանկոյը և Կերշը, ապրիլի 13-ին՝ Թեոդոսիան, Եվպատորիան ու Սիմֆերոպոլը, ապրիլի 14-ին՝ Բախչիսարայը, Ալուշտան, Կարասուբազարը և Սուդակը: Ապրիլի 15-ին սովետական զորամասերի հարվածող խմբերը ընդհուպ մոտեցան Սևաստոպոլի պաշտպանական գոտու առջևի եզրին՝ գրավելով Կաջան, Մամաշայը, Բելբերկը, Դովանկոյը, Շոլին և այլ կետեր: Ապրիլի 18-ին ազատագրվեց Յալթան, իսկ Սևաստոպոլը պաշարվեց Կաշայից մինչև Բալախլավա, այսինքն՝ ծովից—ծով: Ռազմաճակատի զորքերը և Առանձին ծովամերձ բանակը հաղթականորեն հանդիպեցին իրար Սևաստոպոլի պատերի տակ:

Խնամքով նախապատրաստվեց նաև Սևաստոպոլի պատմական գրոհը, որը վերջացավ հակառակորդի պարտությունը: Մայիսի 7-ից մինչև 9-ը տեղի ունեցած կատաղի մարտերում Ուկրաինական 4-րդ ռազմաճակատի զորքերը ճեղքեցին գերմանացիների ուժեղ պաշտպանությունը, որը բաղկացած էր երկաթբետոնե պաշտպանական կառուցվածքների երեք գոտուց, և գրավեցին Սևաստոպոլը:

Ղրիմի և Սևաստոպոլի ազատագրումով Սև ծովում ստեղծվեց նոր իրագործություն: Ուժերի հարաբերակցությունը փոխվեց: Գերակշռությունը անցավ սովետական զորքերի կողմը, որովհետև մինչև 1944 թ. գարնանը սևծովյան ափը, բացի Բեսարաբիայի ծովային սահմանի մի փոքր մասից, անյրավ ՍՍՀՄ-ի ձեռքը: Սևծովյան բոլոր նավահանգիստներն ու բազաները ծառայում էին կարմիր բանակին: Գերմանիան Սև ծովում կորցրեց մեծ քանակությամբ մարտանավեր ու օժանդակ փոխադրանավեր:

Հայրենական մեծ պատերազմի ժամանակ մեծ դեր խաղացին նաև սովետական ռազմական նավատորմի ղեկները, որոնց մարտական գործունեությունը գնահատականը նույնպես տրված է Հ. Իսակովի քննարկվող աշխատությունում:

Պատերազմը ստիպեց կարևոր միջոցառումներ ձեռնարկել բարելավելու ծովային, լճային և գետային նավատորմի ղեկերի ռազմական գործողությունները: ՄՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի ժողովուրդը այդ ուղղությամբ հսկայական աշխատանք կատարեց, քանի որ եղած ռազմական նավատորմի ղեկները արդեն շեին համապատասխանում պատերազմի պահանջներին:

Պատերազմի սկզբից Սպիտակ ծովի ռազմական նավատորմի ղեկի հիմնական խնդիրն էր՝ հսկել և պահպանել ջրային երթուղիները հակառակորդի ռազմա-ծովային և օդային ուժերից: Բացի դրանից, այն իրականացնում էր նաև զորքերի փոխադրումը պահանջված ժամանակ: Սպիտակ ծովի նավատորմի ղեկը գործում էր բարդ պայմաններում: Մովի սառցակալման հետևանքով դժվարանում էր պայքարը գերմանական սուզանավերի, ականների և ավիացիայի դեմ: Չնայած դրան և թույլ տրված որոշ սխալներին, Սպիտակ ծովի նավատորմի ղեկը իր պարտքը կատարեց հայրենիքի նկատմամբ: Գերմանացիներին չհաջողվեց Սպիտակ ծով հասնել՝ մասնավորապես Կանդալաշկայի ուղղությամբ:

Հաջողությամբ կատարեց իր վրա դրված պատասխանատու առաջադրանքները նաև Լադոգայի ռազմական նավատորմի ղեկը: Այդ նավատորմի ղեկի օպերատիվ-տեխնիկական հասունությունը և մարտունակության մասին են վկայում Մոսկվայի մոտ կատարված հակադեսանտային գործողությունները: Լադոգայի նավատորմի ղեկի ամենամեծ ծառայությունը ծովակալ Իսակովը համարում էր պաշարված Լենինգրադը մայր երկրի հետ կապող միակ ճանապարհի՝ «Կյանքի ճանապարհի» անվտանգության ապահովումը:

Օնեգայի ռազմական նավատորմի ղեկը գործում էր համեմատաբար փոքր ջրային սահման ունեցող պլացդարմում, որը, սակայն, ուներ ստրատեգիական մեծ նշանակություն: Գերմանական զորքերին հաջողվեց հասնել Օնեգա լճի արևմտյան մասը և շուրջ 3 տարի մնալ այնտեղ՝ մինչև ջախջախվելը: Օնեգայի նավատորմի ղեկը մեծ օգնություն հասցրեց սովետական զորքերի պաշտպանական թևին, որոնց հերոսական մարտերի շնորհիվ հակառակորդին չհաջողվեց դուրս գալ Օնեգայի ափերը:

Իրենց պարտքը պատվով կատարեցին Դանուբի և Գնեպրի նավատորմի ղեկները, որոնք կարմիր բանակի առաջապահ զորամասերի հետ կողք-կողքի իրենց վրա վերցրին գերմանական զորքերի առաջին հարվածները ՄՍՀՄ-ի արևմուտյան սահմաններում: Պատերազմի սկզբից ծանր վիճակ ստեղծվեց այդ նավատորմի ղեկերի համար: Սակայն քաջարի նավատորմայինները ոչ մի նավ կամ կատեր չհանձնեցին հակառակորդին: Դանուբի և Գնեպրի ռազմիկների քաջագործությունները հիրավի արժանի են ուշադրության, ուստի Հ. Իսակովը մեծ գովեստով է արտահայտվում նրանց մասին: Գնեպրի և Դանուբի մարտերի ժամանակ այն նավերը, որոնք հնարավոր չէր փրկել, ջրասույզ արվեցին: Հերոսական մարտերի մասնակիցները, դուրս գալով հակառակորդի շրջապատումից, միացան պարտիզաններին: Պատերազմի արևատական բեկման շրջանում Դանուբի և Գնեպրի ռազմական նավատորմի ղեկը վրեժխնդիր եղավ նենգ թշնամուց:

Իսակովը անդրադառնում է նաև Աղովյան նավատորմի ղեկի մարտական գործողություններին, նրա զարգացման փուլերին: Հավատարիմ մնալով քաղաքացիական պատերազմի ժամանակ ձեռք բերած մարտական լավագույն ավանդույթներին, Աղովյան նավատորմի ղեկը աչքի ընկավ նաև Հայրենական մեծ պատերազմում: Այս նավատորմի ղեկը պատերազմի ամբողջ ժամանակամիջոցում նախաձեռնությունը պահում էր իր ձեռքում: Հատկապես պետք է նշել նրա անձնակազմի սակտիկական պատրաստվածությունը և ղեկավարայիններին հարձակողական գործողությունները: Սեծովյան նավատորմի

և Հյուսիս-կովկասյան ռազմաճակատի օդային ուժերի հուժ-կու հարվածների և Ազովի նավատորմիղի համարձակ գործողութիւնների շնորհիվ ձախողվեց Գերմանական դեսանտային այն գործողութիւնը, որը նախատեսված էր Թամանյան թերակղզում՝ էյսկի և Ախտիրի ուղղութիւնք: Ազովի նավատորմիղը հատկապես աչքի ընկավ այն ժամանակ, երբ հարավային ռազմաճակատի զորքերը կուլում էին մերձադովյան շրջանների պաշտպանութիւն կենտրոնների՝ Տագանրոզի, Օսիպենկոյի և մետալուրգիայի խոշոր կենտրոն Մարիուպոլի ազատագրման համար:

Գերագույն գլխավոր հրամանատարութիւն 1943 թ. սեպտեմբերի 10-ի, ապա հոկտեմբերի 5-ի հրամաններում հատկապես նշված է Ազովյան նավատորմիղի (հրամանատար՝ փոխծովակալ Ս. Գ. Գորշկով) հերոսական մարտերի մասին:

Ազովյան նավատորմիղը և Կերչի թերակղզու ռազմա-ծովային բազաները 66 օր շարունակ թշնամուց պաշտպանեցին Թամանյան թերակղզու բնագծերը: Եղան զոհեր, կորուստներ, սակայն հակառակորդին չհաջողվեց իրագործել իր ծրագիրը Սև և Ազովի ծովերում: Ազովյան ռազմական նավատորմիղի ավարտական ամենամեծ գործողութիւնը եղավ այն, որ նա իրականացրեց առանձին ծովամերձ բանակի կողմից դեսանտի իջեցումը Ղրիմում: Դեսանտային այդ գործողութիւնը հսկայական նշանակութիւն ունեցավ Կովկասը գրավելու գերմանա-ֆաշիստական հրամանատարութիւն պլանների ձախողման համար: Ազովյան նավատորմիղի հաջողութիւնները պայմանավորված էին ռազմաճակատներում ձեռք բերված հաջողութիւններով: Ազովյան նավատորմիղի անձնակազմը սրբութիւնք կատարեց իր պարտքը հայրենիքի հանդեպ:

Հայրենական մեծ պատերազմում աչքի ընկավ նաև Վոլգայի ռազմական նավատորմիղը, որը փաստորեն ստեղծվեց և ամրապնդվեց պատերազմի ժամանակ՝ Վոլգայի վրա որոշ նավատորմներից մարտանավեր փոխադրելու միջոցով:

Վոլգայի ռազմական նավատորմիղը նշանակալի դեր խաղաց հատկապես Ստալինգրադի հերոսական պաշտպանու-

թիւն, ապա հակառակորդի զորքերի մեծ խմբավորումները օդաքի շրջանում ջախջախելու գործում: «Ուսիսկին» և «Չապան» հրետանավերի անձնակազմի մարտական սրխրանքները միշտ վառ կմնան ՍՍՀՄ ժողովուրդների պատմութիւն մէջ: Նավատորմիղի ականորսները և կատերները իրավամբ կրում էին Կարմրագրոշ անունը և հաղթողների փառքին արժանացան Ստալինգրադի տակ: Գերմանացիները տենդագին կերպով ձգտում էին վիթխարի գետային ճանապարհը իրենց ձեռքում պահել, սակայն դա նրանց չհաջողվեց: Վոլգայի գետայինները, գրում է Հ. Իսակովը, գերակատարեցին նաև ռազմական նշանակութիւն ունեցող ամենագլխավոր բեռների տարեկան փոխադրութիւնների պլանը:

Սովետական նավատորմիղներից ամենահնագույնը Կասպիական ռազմական նավատորմիղն էր: Ինչպես հայտնի է, գերմանացիներին չհաջողվեց հասնել Կասպից ծով. հակառակորդի վերջին կայանը եղավ էլիստաբը, որտեղից շարժական ջոկատներով գերմանացիները թափանցում էին Ղզլար—Աստրախան երկաթուղու կողմը: Քանի որ գերմանացիները չկարողացան անցնել էլիստավոյից ու Մոզդոկից դեպի արևելք և հասնել Մախաչկալա քաղաքին, ապա Կասպից ծովում գտնվող նավատորմիղը գործողութիւն մեջ չմտցրեց իր հրետանավերը: Այնուամենայնիվ, նավատորմիղը պատվով կատարեց իր վրա դրված բոլոր առաջադրանքները: Պատերազմի շրջանում օժանդակ նավատորմի կարևորութիւնն ու գործողութիւն լայն մասշտաբները նկատի ունենալով, Հ. Իսակովը իր աշխատութիւն մեջ հանգամանորեն անդրադարձել է նրա դերին ու նշանակութիւնը: «Երբ քննարկվում կամ գնահատվում է ՍՍՌՄ Ռազմա-ծովային նավատորմի մարտական գործողութիւնը Հայրենական պատերազմում, — գրում է նա, — միշտ պետք է հիշել, որ փոխգործակցելով նրա հետ կամ գործելով նրա կազմում, թշնամու դեմ մղվող պայքարին մասնակցում էին մեր պետութիւն ծովային, ձկնորսական, գետային ու սառցահատ նավատորմիղների մոբիլիզացված կամ ռազմականացված նավերն իրենց փորձառու և կոպիված անձնակազմով: Եթե պատերազմի առաջին օրերին

այդ ձեռնարկումը վերաբերվում էր միայն առաջավոր ռազմաբեմերին և նավակազմի մի աննշան մասին, ապա հետագայում այն տարածվեց Սովետական Միության եվրոպական մասի համարյա բոլոր ներքին ծովերի (Սպիտակ, Ազովի), լճերի ու գետերի վրա»<sup>58</sup>:

Խաղաղօվկիանոսյան նավատորմը և Ամուրի կարմրադրոշմ նավատորմի ղրը ամբողջ պատերազմի ժամանակ լարված կերպով պահպանում էին սովետական հեռավորարևելյան սահմանները ճապոնական ռազմամոլների ոտնձգություններից ու պրովոկացիաներից: Այդ նավատորմի մարտունակությունը ստուգվեց, երբ ՍՍՀՄ-ը իրավացի կերպով պատերազմ հայտարարեց Ճապոնիային: Այն ակտիվ պաշտպանություն կազմակերպեց ռազմաբեմի հսկայական տարածության վրա՝ Կամչատկայից մինչև Պորտ-Արտուր: Ճապոնական ծովային բազաները Պարամուշիրում, Կուրիլյան կղզիներում, Սախալինի հարավային մասում գրավվեցին խաղաղօվկիանոսյան նավատորմի համարձակ գործողությունների շնորհիվ՝ նավերի շեղտակի հարձակումների, ապա ծովից հանված դեսանտների ուժերով ծովային մի շարք կարևոր նավահանգիստներ ու բազաներ գրավվեցին նաև Հյուսիսային Կորեայում:

Սովետական ռազմա-ծովային և օդային ուժերի համատեղ հարվածներով գրավվեց նաև Պորտ-Արտուրը: «Խաղաղօվկիանոսյան նավատորմը, ինչպես և հեռավորարևելյան ռազմաճակատի զորքերը, — գրում է Հ. Իսակովը, — շափազանց բարդ պարագաներում գտնվեցին մարտական պատասխանատու խնդիրների բարձրության վրա»<sup>59</sup>:

Այսպիսով, ճապոնական միլիտարիստական Կվանտոնյան բանակի ջախջախման գործում վճռական նշանակություն ունեցան խաղաղօվկիանոսյան և Ամուրյան նավատորմի ղեկավար ռազմական գործողությունները: Ծովերում ու ցամաքի վրա գլխավոր ջախջախված Ճապոնիան իրեն պարտված ճանաչեց:

Ծովակալի գիտական ժառանգությունը հարուստ է և ար-

ժեքավոր: Նրա տեսական բնույթի աշխատությունները նոր փուլ հանդիսացան ռազմա-ծովային արվեստի պատմության մեջ, որոնք բնորոշ են իրենց գիտականությանը, քննական վերլուծությանը և շարադրանքի պարզությանը: Նա խորապես ուսումնասիրել է ինչպես ՍՍՀՄ-ի, այնպես էլ կապիտալիստական երկրների ռազմա-ծովային ճակատամարտերի առանձնահատկությունները: Հ. Իսակովի հետազոտությունները ունեն ոչ միայն տեսական, այլև գործնական մեծ նշանակություն: Նրա «Ծովային ատլասը», որի համար Իսակովը 1951 թ. ստացավ առաջին աստիճանի պետական մրցանակ, արժանացել է աշխարհի մի շարք խոշորագույն ծովային մասնագետների, ստրատեգների բարձր գնահատականին: Այն բազմակողմանի ուսումնասիրություն է, որը վկայում է հեղինակի մեծ քննադատականության, տրամաբանական ուժի, ռազմական գիտելիքների և պատրաստականության մասին: «Ծովային ատլասը» փաստորեն ռազմա-ծովային աշխարհագրության, նավագնացության և համաշխարհային օվկիանոսի ֆիզիկական աշխարհագրության տեղեկատու ուղեցույց է: Աշխատություն, որն իր հետազոտության խորությունը, ծրագրերի լայնությունը և օգտագործման տեխնիկայով շունի իրեն հավասարը: «Ծովային ատլասի» առաջին հատորի լույսընծայումը նշանակալից երևույթ էր ոչ միայն հայրենական, այլև համաշխարհային գիտության մեջ: Հ. Իսակովի ծննդյան 70-ամյակի առթիվ ՀՍՍՀ գիտությունների ակադեմիայի նախագահության շնորհավորական ողջունի նամակում ասված է. «Ձեր մասնակցությունը և անմիջական նախաձեռնությունը ստեղծվեց ֆունդամենտալ քարտեզագրական ուղեցույց հանդիսացող «Ծովային ատլասը», որտեղ ցույց է տրված համաշխարհային օվկիանոսի բազմակողմանի բնութագրերը, իր տեսակի մեջ աշխարհում առաջին և միակ աշխատանքն է, կատարված է բարձր մակարդակով և լրիվ կերպով համապատասխանում է գիտականների և ծովագնացների պահանջներին»:

«Ծովային ատլասը» իր նպատակներով, գիտական, քաղաքական նշանակությամբ ու բովանդակությամբ տարբեր-

<sup>58</sup> Նույն տեղում, էջ 161—162:

<sup>59</sup> Նույն տեղում, էջ 180:

վում է արտասահմանում հրատարակված անգլիական աշխարհագրական ատլասներից: Այսպես, եթե Մեծ Բրիտանիայում հրատարակված աշխարհագրական քարտեզները հիմնական նպատակն էր մայր երկրներին դեպի գաղութները տանող ուղիները ցույց տալը, ապա «Մովսիսին ատլասը» կառուցված է միանգամայն այլ սկզբունքներով ու հիմունքներով: Նրա համար հատկանշական են՝ ցամաքի, ծովի և մթնոլորտի օրգանական միասնությունը բացահայտումը, ծովերի և օվկիանոսների հատակի ռելիեֆի բնույթը, հողի կազմը, ծովի ջրերի ֆիզիկական հատկությունները և նրանց փոփոխման դինամիկայի ուսումնասիրումը: «Ատլասում» կենսաբանական պրոցեսները և երևույթները ցույց են տրված փոխզործողության և պայմանավորվածության մեջ: Պրոցեսներ, որոնք տեղի են ունենում ոչ միայն օվկիանոսներում, այլև մայր ցամաքում, իսկ մթնոլորտի միջոցով՝ նաև ամբողջ մոլորակի վրա: Հ. Իսակովի կողմից զեկավարվող գիտնականները՝ աշխարհագրագետներ, պատմաբաններ, քարտեզագիրներ և հիդրոգիրներ, հսկայական աշխատանք կատարեցին՝ ճշտելով և վերականգնելով քարտեզների վրա արշիպելագոսների, կղզիների, նեղուցների և դրանք հայտնագործող ուսսական աշխարհագրագետների ու ծովագնացների անունները: Նրանք մանրագնին ուսումնասիրեցին աշխարհագրական անունների տառադարձումները, որի շնորհիվ, ինչպես իրավացիորեն նշել է Հ. Իսակովը, վերջ տրվեց Անգլիայի մոնոպոլիային, որը հրատարակելով ծովագնացության քարտեզներ, տեղական անունները փոխարինել էր անգլիական լորդերի կամ օստ-հնդկական կոմպանիայի ներկայացուցիչների անուններով:

«Մովսիսին ատլասի» կարևորությունը և նշանակությունը էլ ավելի ակնառու կլինի, եթե նշենք, որ հատորյակում մտցված են 110 հազար աշխարհագրական անուններ: «Մովսիսին ատլասի» երկրորդ հատորի քարտեզները և նյութերը ամբողջական պատկերացում են տալիս համաշխարհային օվկիանոսների ֆիզիկական աշխարհագրության մասին: Ատլասի (300 քարտեզ-հատվածներում) ուսական և արտասահ-

մանյան աշխարհագրական ու օվկիանոսագիտական արշավամբերի մասին կան գիտական սպառիչ տեղեկություններ: Ըստ արժանվույն է գնահատված հայրենական նշանավոր գիտնականների դերը Անտարկտիդայի և Արկտիկայի ուսումնասիրման գործում: Հետաքրքիր տվյալներ կան երկրագնդի մագնիսական դաշտի լարվածության մասին, տրված են քարտեզագրական պրոյեկցիաների հիմնական բնութագրումը, երկնային աստղերի քարտեզը, արեգակնային համակարգի սլանը, աստղագիտական կարևորագույն երևույթների սխեման:

«Մովսիսին ատլասի» 2-րդ հատորը համաշխարհային ճանաչում ստացավ և հայտնի է որպես ծովայինների հանրագիտարան:

«Մովսիսին ատլասի» վերջին հատորը, որն իր բնույթով ռազմա-պատմական է, մեր հայրենիքի մարտական և հեղափոխական անցյալի յուրահատուկ քարտեզագրական տարեգրությունն է: Նրա քարտեզներում և սխեմաներում ցույց են տրված Հոկտեմբերյան հեղափոխության և քաղաքացիական պատերազմի հերոսամարտերը:

Հատորյակի քարտեզները կազմողները, առաջնորդվելով պատերազմների և բանակի մասին մարքս-լենինյան ուսմունքով, լուսաբանել են ռուսական և սովետական ռազմա-ծովային արվեստի զարգացումը ու կապիտալիստական երկրների ռազմա-ծովային արվեստի էվոլյուցիան: Հատորյակի հեղինակները, չսահմանափակվելով ռազմական պատմության առանձին խոշոր դեպքերի քարտեզագրական ցուցադրումներով, բացահայտել են տնտեսական այն պայմանները, որոնցով պայմանավորված են պատերազմները, ռազմական գործողությունների ընթացքը և նրանց քաղաքական հետևանքները: «Տվյալ տղեցցույցի մատենագիտական առանձնահատկությունը,— գրել է Հ. Իսակովը ակադեմիկոս Վ. Համբարձումյանին,— կայանում է նրանում, որ այն բազմակողմանի է, քանի որ հնարավորություն է տալիս փնտրել աշխարհագրական կետերը ոչ միայն ծովային ատլասում, այլև աշխարհի ցանկացած քարտեզի վրա: Բացի դրանից, մեզ

հաջողվել է առաջին անգամ կազմել ծովային աշխարհագրական անուններ 25 լեզուներով՝ ծովային քարտեզներից օգտվելը հեշտացնելու համար»<sup>60</sup>:

Ծովակալի թողած գիտական-գրական ժառանգությունը մեծագույն ներդրում է համաաշխարհային ռազմա-ծովային արվեստի գիտություն մեջ:

\* \* \*

Հովհաննես Ստեփանի Իսակովի դերը մեծ է ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի ստեղծման ու ամրապնդման, ծովային կազմերի պատրաստման և ռազմա-ծովային գիտություն զարգացման գործում:

Հ. Իսակովը աչքի էր ընկնում նավատորմի տակտիկական-օպերատիվ հարցերի խոր ըմբռնմամբ և տեսական մեծ պատրաստականությամբ: Նա ընթերցողներին ներկայանում է որպես մեծ ռազմագետ, խոշոր տակտիկ, տաղանդավոր տեսաբան, գիտնական և մանկավարժ:

Հ. Իսակովը նավատորմում ուներ հույժ կրթված ծովայինի, կամային բարձր հատկություններով օժտված հրամանատարի անուն: Այդ գծերը նրա մոտ երևան եկան հատկապես, երբ նա ղեկավարում էր նավատորմի շինարարությունը, երբ այդ նավատորմը ծովային մարտեր էր մղում ֆաշիստական Գերմանիայի ռազմա-ծովային ուժերի դեմ Հայրենական մեծ պատերազմում: Հ. Իսակովի կազմակերպական ընդունակությունները, տեսական-տակտիկական մեծ պատրաստականությունը առանձնապես վառ կերպով դրսևորվում են, երբ նա աշխատում էր իբրև ծովային զլխավոր շտաբի պետ ռազմա-ծովային ժողկոմի տեղակալ:

Հ. Իսակովի ռազմա-ծովային գործունեությունը բարձր գնահատվեց կուսակցության և կառավարության կողմից, որի վառ վկայությունն են այն շքանշաններն ու մեդալները, որոնք զարդարում էին պանծալի ծովակալի կուրծքը:

Հ. Իսակովի, որպես խոշոր ռազմագետի, փորձված ծովայինի, տաղանդավոր գիտնականի և անդուգական մարդու մասին վկայում են իր ժամանակակիցները, մարտական ընկերները: Այդ տեսակետից շատ բնորոշ են Գ. Կ. Ժուկովի, Ն. Գ. Կուզնեցովի, Լ. Մ. Գալլերի, Ս. Գ. Գորշկովի, Հ. Ք. Բադրամյանի և շատ ուրիշների բնութագրումները:

Մարշալ Հ. Բադրամյանը շատ բարձր է գնահատել Իսակովի ծառայությունը Հայրենական մեծ պատերազմի ժամանակ ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի ուժերի մոբիլիզացման, նրանց մարտական պատրաստականություն գործում:

Հ. Իսակովի բնութագրիչը անավարտ կմնա, եթե այստեղ չհիշատակենք նրա անձնական հմայքը, ծովայինների ու բնկերների նկատմամբ ուշադիր վերաբերմունքը, դեպի նավատորմն ունեցած անսահման սերն ու նվիրվածությունը: Հ. Ս. Իսակովը, Ն. Գ. Կուզնեցովի բնութագրմամբ, արտասովոր խելքի ու ընդունակությունների տեր մարդ էր, ուներ ծովատեսի յուրօրինակ տաղանդ և ակտիվ բնավորություն:

Շատ են նրա ծառայությունները ՍՍՀՄ ռազմա-ծովային նավատորմի ստեղծման և ամրապնդման գործում: Իսակովը ծովային ուժերի մարտական կանոնադրության հիմնական հեղինակն է, մի շարք օվկիանոսագիտական հետազոտությունների գիտական ղեկավարը և 1941—1945 թթ. Հայրենական մեծ պատերազմի ծովային գործողությունների կազմակերպիչներից մեկը, — գրել է բանակի զենեակ Ի. Վ. Տյուպենկը:

<sup>60</sup> «Սովետական Հայաստան», 1972 թ. հունիսի 4:

Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Ծ

## АТТЕСТАЦИЯ

за кампанию 1925 года командира с июля 1924 года по сентябрь 1925 г. эскадренного миноносца «Петровский» **Исакова Ивана Степановича**.

Аттестуемый человек сильной воли, большой энергии и распорядительности. В обстановке разбирается прекрасно. В обращении с подчиненными—на службе требовательный, вне ее товарищеский. Дисциплинирован и выдержан. Здоровья слабого, вследствие чего походную обстановку переносит с трудом. Хорошо развит, колоссальной работоспособности.

Всякую порученную работу выполняет с исключительной добросовестностью и знанием дела. Среди подчиненных ему комсостава и команды пользуется большим авторитетом, уважением и симпатией. Политически вполне благонадежен. Общеобразовательная и техническая подготовка хорошая. Командовал миноносцем год—при его достройке. Внес много ценных указаний по улучшению боевых качеств миноносца.

Болезнь помешала ему командовать миноносцем в кампании и дивизион лишился самого знающего, опытного и боевого командира миноносца.

В зимний период 1924—25 года был руководителем тактической группы комсостава никморбазы. Лекции

его по тактике с огромным интересом и не меньшей пользой посещались всеми слушателями базы.

Аттестуемый не только активно участвует в научно-военной работе, обладает способностью этого дела и движется вперед. В боевой обстановке сталкиваться не приходилось, но совершенно уверен, что при всех обстоятельствах будет на высоте.

Политическая подготовка хорошая, и если не проявляется активности в общественной жизни Союза, то только из-за недостатка времени. Своими служебными и моральными качествами достоин к выдвижению в еднoначальники.

Должности своей соответствовал и заслуживал повышения в неочередном порядке.

Начальник дивизиона эскадренных миноносцев

**Чириков**

Комиссар дивизиона эскадренных миноносцев

**Чугунов**

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПРЯМЫХ НАЧАЛЬНИКОВ

Работник безусловно талантлив (в оперативной области). Должности начальника оперативного отдела штаба соответствует. Над собственным развитием и совершенствованием работает энергично. Желательно пропустить через Ак. курсы. Нуждается в лечении. По мере накопления опыта подлежит дальнейшему продвижению по службе.

Коммрсил Ч. В. В. Орлов  
С аттестацией и выводом согласен  
Член РВСЧФ Дублицкий.

19 февраля 1927 г.

За кампанию 1926 года.

На помощника начальника оперативного отдела штаба МС ЧМ, а затем на начальника оперативного отдела Штаба МС ЧМ, в должности с 1926 г.

**Исакова Ивана Степановича.**

Дополнительно к аттестации за 1925 г.

Несмотря на отсутствие высшего морского образования, с работой на новой должности начальника оперативного отдела справляется. Желательно дать возможность пройти через академические курсы. Принимает активное участие в работе ОСО.

Осень 1926 года. Был уполномоченным революционным военным Советом Морских сил Черного моря, был представителем командования при приходе турецкого крейсера «Гамидие» в Одессу. Выполнил поручение хорошо, несмотря на ряд затруднительных обстоятельств.

Начальник штаба МС ЧМ **Степанов.**  
Вр. комиссар штаба **Бойцов.**

#### ОТЗЫВ

на начальника оперативного отдела штаба Морских сил Черного моря

**Исакова Ивана Степановича.**

С аттестацией согласен, работой чрезвычайно перегружен. Всякую порученную ему работу делает обстоятельно. Из-за перегруженности работает несколько в нервном состоянии, не всегда выдержан. По плановой части в оперотде большая часть работы не сделана, причины—отсутствие помощника, допущенного к плановой работе.

При реорганизации штаба необходимо оставить в должности начальника оперотда и помощника началь-

ника штаба. Утвердить ему помощника начальника по плановой части и строго очертить рамки деятельности оперотда.

Прекрасно знаком с черноморским театром.

В дальнейшем может быть использован как штабной работник, по педагогической части в Академии, в УММСИ штаба РКА.

Должности вполне соответствует, отнести кк—11.

Начальник штаба **Виноградский.**

15 ноября 1928 г.

#### АТТЕСТАЦИЯ

за период с XI 1929 г. по 28/XII 1930 г. на начальника 9-го сектора 1-го управления штаба РККА **Исакова Ивана Степановича.**

Исключительно ценный оперативный работник. Имеет хорошую теоретическую подготовку и значительный опыт в штабной службе на различных должностях. (Последняя должность в строю—командир эсминца, по штабной работе.— зам. начальника штаба и нач-к I отдела штаба Морских сил Черного моря). Порученные вопросы разработаны тщательно и глубоко. Много работает над собственным развитием и совершенствованием. Энергичный, настойчивый и инициативный работник. Быстро разбирается в обстановке. В особенности хорош в выполнении ударных задач. В работе вынослив, здоровьем—слаб.

Самолюбив и несколько вспыльчив.

В общественной работе участвует. Гражданскую войну провел на Балтийском море и Каспии на различных должностях (включая командование эсминца).

Должности соответствует.

28/XII—1930 г.

Подпись Пом. нач. I упр. штаба РККА

### АТТЕСТАЦИЯ

за 1934 г.

На начальника штаба Морских Сил Балтийского Моря

**Исакова Ивана Степановича.**

Начальник штаба т. Исаков обладает выдающимися оперативными способностями, большим разносторонним развитием. Хорошо образованный командир, интересуется развитием военного и военно-морского дела. Работает над собой в этой области. Обладает широкой инициативой, хорошими организационными способностями, действует всегда решительно, твердо, без колебания. Не боится ответственности. К подчиненным требователен, в работе вынослив, работает быстро, умеет организовать работу.

Быстро разбирается в обстановке и принимает правильное решение. Обладает лекторскими способностями, чему способствует большая эрудиция, особенно в оперативных вопросах.

Хороший моряк, вполне самостоятельно и успешно руководил крупного масштаба операциями.

По характеру самолюбив, отстаивает упорно свою точку зрения, обладает большой самостоятельностью в суждениях (нетерпим к чужим мнениям).

Пользуется авторитетом среди командиров соединений. За успешное проведение боевых кораблей Беломоро-Балтийским каналом в Мурманск в 1934 г. награжден орденом «Красная Звезда».

Участник гражданской войны.

Должности начальника штаба МС/к—12 вполне соответствует.

Командующий морскими силами Галлер  
Член революционного военного  
Совета Гришин

17 ноября 1934 г.

### АТТЕСТАЦИЯ

на бывшего начальника штаба Краснознаменного Балтийского флота

**Исакова Ивана Степановича.**

с 19/II—33 г. по 20/VIII—35 г.

На основании приказа Народного Комиссара обороны СССР № 0151 от 19 августа 1935 г. тов. ИСАКОВ смещен с должности начальника штаба КБФ (после катастрофы с подлодкой «Б—3») и в настоящее время состоит преподавателем военно-морской Академии РККА им. тов. Ворошилова, поэтому характеристика охватывает работу тов. Исакова до августа 1935 года.

Тов. Исаков, как отмечалось в аттестации за 1934 г., обладает выдающимися оперативными способностями, большим разносторонним развитием. Хорошо образованный во всех отношениях командир, работающий над собой по вопросам развития военного и военно-морского дела. Обладает широкой инициативой, организаторскими способностями. К подчиненным требователен, в работе вынослив, работает быстро, умеет организовать работу.

В 1934 г. под его руководством проделана большая работа по составлению тактических наставлений для соединений КБФ. Обладает хорошими лекторскими способностями, чему способствует большая эрудиция, особенно в вопросах оперативных и тактики, поэтому на новой должности в Академии будет весьма ценен.

По характеру самолюбив, не боится принимать на

себя ответственность, твердо отстаивает свою точку зрения, очень самостоятелен в своих суждениях.

Командующий Краснознаменным  
Балтийским Флотом Галлер

19 ноября 1935 г.

#### АТТЕСТАЦИЯ

за 1936 год

на зам. начальника кафедры оперативного искусства Военно-Морской Академии РККА имени тов. Ворошилова.

капитана I-го ранга **Исакова Ивана Степановича**.

Капитан I-го ранга Исаков И. С. выдающийся оперативный работник Морских сил РККА, обладающий разносторонними способностями в военном деле и большим опытом. Является основным автором боевого устава МС РККА—1937 года. Постоянно работает над усовершенствованием работы кафедры оперативного искусства, выдвигая и разрабатывая новые вопросы курса и совершенствуя в целом. Среди слушателей и преподавателей Академии пользуется заслуженным уважением и авторитетом. Живо и интересно читает лекции. В 1936 году отлично защитил диссертацию на ученое звание доцента. Имеет большие организационные способности. Проявил себя с хорошей стороны в сплочении слушательского коллектива и преподавателей кафедры.

Недостаток, отмеченный в предыдущих аттестациях (самолюбие до нетерпимости к чужим мнениям), тов. Исаковым постепенно изживается.

Как во всех отношениях достойный и подготовленный командир тов. Исаков соответствует должности начальника кафедры оперативного искусства Академии.

На флоте может быть использован на любой работе до начальника штаба флота включительно (каковую

должность он и занимал на КБФ.) и начальника отдела центрального аппарата УМС, Генштаб РККА).

Для пользы дела желательно оставление в Академии в должности начальника кафедры оперативного искусства хотя бы еще на год.

Начальник кафедры оперативного искусства  
ВМА-и Академии РККА Александров

17/XII—1936 г.

#### ПРИКАЗ

Народного Комиссара Военно-Морского флота Союза СССР

24 августа 1944 г.

№ 382

г. Москва

24 августа 1944 г. исполнилось 50 лет со дня рождения первого заместителя Народного Комиссара Военно-Морского флота адмирала Исакова Ивана Степановича. За период 30-летней службы в Военно-Морском флоте тов. Исаков вложил много труда и энергии в дело строительства Военно-Морского флота Союза СССР.

Будучи прекрасно подготовленным морским офицером, пользуясь военным авторитетом в Военно-Морском флоте, т. Исаков И. С. активно участвует в военно-научной работе и в разработке вопросов оперативного и организационного характера, проявляет выдающиеся оперативные способности и исключительное знание своего дела.

В период Великой Отечественной войны адмирал флота Исаков И. С. используя широко свои знания, опыт, умело и мужественно руководил боевыми операциями флотов (флотилий), за что неоднократно был отмечен правительственными наградами.

Отмечая исключительно плодотворную и самоотвер-

женную работу, адмирала флота Исакова И. С. поздравляю с 50-летием, желаю здоровья, сил, энергии для дальнейшей работы и награждаю легкой автомашиной.

Народный Комиссар Военно-Морского флота Союза СССР, адмирал флота Н. Кузнецов.

#### АВТОБИОГРАФИЯ

*адмирала флота Исакова Ивана Степановича.*

Родился 22 августа 1894 г. в селе Аджикент (Армения). В 1913 году, при оформлении воинской приписки, не мог представить метрического свидетельства (которое пропало с другими бумагами отца, во время армяно-турецкой резни в г. Баку). К этому уже времени более 10 лет проживал в г. Тбилиси, канцелярия местного полицмейстера записала родившимся по месту прописки, с тех пор в большинстве документов значусь родившимся в г. Тбилиси.

Отец мой—Степан Егорович Исаков вышел из армянской семьи зажиточных крестьян. Отец его был мельник, а дед промонах, почему они, а затем и мой отец числились потомственными почетными гражданами. Дед сумел обеспечить моему отцу получение среднего образования в Тифлисской гимназии.

Во время последней русско-турецкой войны отец пошел в армию добровольцем, отличился затем как знающий турецкий язык, был зачислен в штаб армии в качестве переводчика, а позже в военные чиновники. К окончанию войны получил низший орден (Станислава или Анну), что вместе с классным чином дало право на личное дворянство.

Настоящая фамилия нашего рода Тер-Исаакян была русифицирована дедом или отцом, точно не знаю.

После войны отец ушел с государственной службы и много лет работал дорожным техником в Армении и Гандже, а в последние годы — техником, а затем и мелким подрядчиком на Бакинских нефтепромыслах. На подрядах отец прогорел и умер от паралича сердца в Баку, в 1906 г., оставив после себя только долги.

Начиная с 1900-х годов ввиду бедственного положения семьи я с братом и сестрою перешли на иждивение дяди П. А. Лауэра, брата матери, инженера, жившего в Тбилиси. Последний помог всем нам получить среднее образование.

Мать моя—Ида Антоновна (рожд. Лауэр, предки выходцы из Швеции)—рано ушла из дома и стала служить воспитательницей маленьких детей в частных семьях.

Заехав на Кавказ с одной чиновничьей семьей, познакомилась с моим будущим отцом и, выйдя замуж, позже занималась только домашним хозяйством и с 1900 г. никогда не выезжала из Тифлиса.

Дядя П. А. Лауэр умер от сыпного тифа в 1919 году в Тбилиси, мать, находившаяся с 1922 года на моем иждивении, умерла там же в конце 1946 г.

В настоящее время из близких остались:

1. сестра—Мария Степановна Исакова, 56 лет, находившаяся на моем иждивении и проживающая в Тбилиси (ул. Бесика, дом № 26), и
2. брат—Павел Степанович Исаков, 55 лет, подполковник, артиллерист.

В 1913 г. я окончил Тифлиское реальное училище и уехал в Петербург, поступив в технологический институт, одновременно работал при гараже института (последнее из-за приработка к получаемым из дома 20 р. и тяготения к технике). Желание пойти во флот было с

детства, но в морской корпус не приняли как не дворянина, поэтому, учитывая предстоящий призыв поступил в «Юнкера Флота», после начала I-й империалистической войны переименовали в отделение Гардемариныские классы (Петербург, Гаваны, Дерябинские казармы), куда принимали без сословных различий (так называемый «Черный Гардемарин»).

Учился полных 3 года, плавал 2 компании на Дальнем Востоке (Владивосток, Амур, Камчатка, Япония, Китай, Корея). Закончил курс накануне февральской революции 1917 г. и произведен в мичманы при так называемом Временном правительстве.

В Петрограде участвовал в революционных демонстрациях. Получив направление в Балтфлот, выехал в Гельсингфорс в штаб флота, откуда далее в Ревель, на завод Беккера, куда был назначен ревизором строящегося эсминца «Изяслав».

На этом эсминце участвовал во всех боях с Германским флотом на Рижском заливе, а затем в дозорах в устье Финского залива. С началом ледостава перешли на зимовку в Гельсингфорс, где в Октябрьские дни, после бегства с корабля начдива, командира и других, был избран командой на должность старшего помощника. Такое доверие, очевидно обуславливалось моим поведением с февраля до октября и боевой обстановкой. Никогда не владея имуществом или капиталом, я не был связан с кадровым офицерством царского флота и, испытав на себе пренебрежительное отношение к нам, пошел с матросской массой, а не за большинством монархистского офицерства.

Первая реакция, из-за недостаточной политической подготовки имела националистическую окраску, почему хотел поехать в Армению, но когда началась агитация белых за оставление флота в Финляндии, а немцы предложили высадку в Ганге—решил, что прежде всего на-

до спасти корабли Балтфлота. Поэтому стал активным участником подготовки и осуществления т. н. «Ледового похода». Позже, в Петрограде, после посещения «Армянского национального комитета», бывшего под влиянием дашнаков, раз и навсегда решил оставаться с балтийцами и здесь защищать завоевания Великой Октябрьской Революции.

После разоружения «Изяслава», постановления его на долговременное хранение переведен был на тр. «Рига» и пошел учиться в Адмиралтейство, на курсы командиров траления и заграждения, по окончании которых был назначен на СК «Кобчик».

Дальнейшее прохождение службы видно из приложения. Причем, между указанными деталями—можно отметить следующие моменты.

На «Кобчике» нач. дозорной службы в Финзаливе и Ладожском озере, во время наступления Юденича 18 августа 1919 г. участвовал в отражении комбинированного налета английских торпедных катеров и самолетов на Кронштадт.

С началом ледостава переведен флагманским специалистом по тралению и заграждению в Волжско-Астраханскую военную флотилию. Зимой пробрался в Астрахань, где из-за нехватки командиров местным командованием был назначен по совместительству командиром эсминца «Деятельный». Ранней весной 1920 г. выставил с канолодки «Карамыш» и барж—большое заграждение на 12-ти футовом рейде, для прикрытия развертывания флотилии. Через несколько суток на этом заграждении подорвался и затонул крейсер белых «Князь Пожарский». В последующем, в качестве командира «Деятельного» участвовал во всех боях и операциях, вплоть до полной очистки от англичан и белых (Энзелийская операция). Попутно по совместительству был зам. предом трофейной комиссии в Энзели, пред. комиссии по опросу пленных офицеров и т. д.

По окончании войны на Каспии был переведен на Балтику, командиром ТЩ «Якорь», на котором тралил подходы к Ленинграду и принимал первые иностранные пароходы. С началом ввода в строй разоруженных эсминцев, после старпомства на «Победителе» — назначен на «Изяслав», которого ввел в строй и командовал им до ноября 1922 г.

За это время был в первой заграничной командировке, начальником подрывной партии минеров, на ледоколе «Пурга» (с февраля по апрель 1922 г.). Ввиду особой суровой зимы в помощь ледоколам взрывали тросы вокруг застрявших пароходов, в водах Эстонии и Латвии.

После воспаления легких (зима 22 г.) и начавшегося осложнения в них по постановлению медкомиссии переведен на Черное море. В Батуми формировал службу наблюдения и связи (СНиС) для всего Кавказского побережья до августа 1923 г. После годичной работы оператором в штабе флота назначен в Николаев на достройку эсминца «Корфу» (позже Петровский) ввел в строй эсминец и был переведен (октябрь 25 г.) в штаб береговой обороны ЧМ — помначштаба по оперативной части и затем (весной 26 г.) командир опер. штаба флота. С этого времени последовательно занимал должности начальника оперативного отдела и замначштаба флота по оперативной части. Ежегодно был начальником походного штаба, уходил с флотом на Тендру или по кавказскому побережью. За этот же период окончил КУВНАС при Морской Академии и сопровождал Аманулу-Хана в Турцию в качестве начштаба эскадры.

По ходатайству начальника штаба РККА (т. Шапошников) перед тов. Ворошиловым, в ноябре 1929 г. назначен в оперативное управление РККА, нач. Морского сектора, где прослужил до марта 1932 г. За это время

был в правительственной командировке на Дальнем Востоке для подготовки базирования Тихоокеанского флота и создания судостроительного завода в г. Комсомольске.

С весны 32 г. по моему ходатайству назначен в ВМ Академию ввиду желания работать по научной линии и зачислен ст. преподавателем по стратегии и оперативному искусству. Никаких учебников или пособий по курсу не существовало. Приходилось самому учиться и постепенно создавать конспекты для слушателей, но через год был внезапно привлечен к первой проводке кораблей по только что законченному строительством Беломоро-Балтийскому каналу для формирования Северного флота. Сперва работал Начштабом ЭОН № 1, но как только проводка из Крондштадта в Белое Море была закончена раньше срока был назначен командиром ЭОН № 2, для срочной проводки 2-ой группы кораблей в ту же навигацию. Последнее решение было лично принято т. Сталиным в Мурманске. Вернулся в Крондштадт и провел 2-ю группу, за что был награжден орденом. Вернуться в Академию не удалось, т. к. после ЭОН—2 был назначен начштабом Балтфлота, где был до августа 1935 г. За катастрофу на учении с подлодкой «Б» отстранен от должности и опять назначен в Академию, в которой работал ст. руководителем кафедры до января 1937 г. За время пребывания на кафедре защитил диссертацию («Операция против Циндао»), утвержден ВКВШ кандидатом наук (диплом) и доцентом (аттестат) и написал «Боевой устав флота—37» (в соавторстве с Алекиным). Однако от научной работы был оторван и назначен вторично начштабом КБФ.

В июне 1937 г. утвержден командующим КБФ и присвоено звание флагмана 2 ранга.

С января 1938 г. — переведен в Москву, в связи с созданием Наркомата ВМФ СССР, на должность зам.

Наркома. Ведал кораблестроением и воссужением флота до войны. За это время был в правительственной командировке в США (с II по V 1939 г.) как руководитель специальной группы офицеров и инженеров, посланной для ознакомления с американской судостроительной промышленностью. С весны 1939 г.—1-й замнаркома.

В октябре-ноябре 1939 г.—выехал председателем Советской комиссии для переговоров с правительствами Эстонии, Латвии по аренде против Либавы, Виндавы, Палдиска и Таллина.

С начала войны с белофиннами был командирован в Крондштадт и Ленинград для помощи командования КБФ и координации действий с фронтом в Финзаливе и Ладожском озере.

С начала 1941 г. по совместительству—начальник Главного Морского штаба.

На второй день Великой Отечественной войны был послан на КБФ в Таллин, ввиду срыва первых оборонительных операций. Позже (в июле) утвержден ставкой заместителем по морской части Главнокомандующего С—3 направлением и членом Военного Совета, после чего из Таллина перешел в Ленинград (Смольный). На этих должностях оставался (после переименования в Ленинградский фронт) при маршале Ворошилове, затем Жукове, затем генерале Хозине, Федюненке и Гусеве, с переходом КБФ в Крондштадт—занимался артобороной Ленинграда и Ладожской флотилии, организацией обороны Шлиссельбурга, фланга армии и новых портов в Морье, Осинцове, Кабоне для связи с Волховским фронтом и остальной частью Союза. Под Шлиссельбургом контужен авиабомбой с потерей слуха левого уха.

В конце октября 1941 г., когда уже перешли к осаде,— был отозван в Москву и послан ставкой в Тбилиси

для помощи командованию ЧФ и ЗАКВО в организации десантной операции на Керченский полуостров. Не закончив задания—в связи с Пирл-Харбором 8.12. 1941 г. отозван в Москву и т. Сталиным послан на Дальний Восток для проверки боеготовности ТОФ и его связи с фронтом (ген. Опанасенко). По выполнении задания назначен в Краснодар—замкомфронта и чл. ВС к маршалу Буденному, куда прилетел к началу марта 1942 г. Задача заключалась в координации действия ЧФ и фронта (включая оборону Севастополя и его питание из Новороссийска и Туапсе) и в руководстве оперативной деятельностью Азовской военной флотилии, которая была подчинена непосредственно Краснодару. За это время участвовал в боях за Новороссийск.

С ликвидацией Севкавказского фронта назначен в августе 1942 г. Ставкой на ту же должность в состав Закавказского фронта к ген. Тюленеву.

Здесь прибавилось подчинение Каспийской военной флотилии и наблюдение за коммуникацией на Краснодарск, через который шло не только питание, но и ЧФ.

Морскую группу штаба имел в г. Тбилиси, сам находился больше на кавказском побережье, сначала в Геленджике, а затем в Туапсе.

После прорыва немцев от Ходьженской к Туапсе выехал с командованием фронта для ликвидации прорыва к перевалу Гойтх, где 4 октября был тяжело ранен с последующей ампутацией левой ноги из-за развившейся гангрены.

В мае 1943 г. был переведен из Тбилиси в Москву и опять приступил к исполнению 1-го замглавкома. 1-го февраля 1946 года был вызван к т. Сталину и опять назначен по совместительству начальником Главного Морского Штаба (Вместо адмирала Кучерова).

С марта 1946 г. назначен членом Высшего военсовета ВС СССР.

В связи с обострением болезни нервов и повторной операцией культи, в конце 1946 г. освобожден от должности нач. ГШ и остался замглавкомом и членом Военсовета при главкоме МС, с февраля 1947 г.

### *Партийные дела*

Впервые подавал заявление о приеме в кандидаты ВКП(б) в первичную организацию оперуправ Генерального штаба РККА в 1931 г. К концу года прошел через бюро, но ввиду отъезда в длительную командировку на ДВ—дело приостановилось. Все документы были пересланы в ВМ Академию, где меня застало постановление ЦК о временном прекращении приема в партию. Как только опять возобновился прием подал новое заявление и рекомендации уже в Балтийском флоте и весной 1937 г. был принят в кандидаты, а в 1939 г. в августе, в члены ВКП(б) через парторганизацию Упр. Кораблестроения НКВМФ.

партбилет № 3132960

Никаких партвызваний никогда не имел. 13 декабря 1947 г.  
Адмирал флота—подпись.

### *Общественные должности*

В 1934 году от гор. Крондштадта избран в депутаты Ленгорсовета (XIV созыва), в котором и работал до перевода в Москву.

В декабре 1937 г. избран депутатом Верховного Совета СССР от Приморского района г. Ленинграда.

В феврале 1947 г. избран депутатом Верховного Совета РСФСР от Энгельсского избирательного округа.

### *Научная и педагогическая работа*

Печатался в «Морском сборнике» с начала 1922 г.

Работал над вопросами теории войны на море с начала 1924 г., когда написал работу по тактике торпедных катеров.

С тех пор все свободное время уделял научно-исследовательской работе в области использования МС в современной войне и их взаимодействия с сухопутными и воздушными силами.

На декабрь 1947 г.—имеется 39 печатных работ (помимо газетных и популярных статей в журналах).

В 1946 г. Советом ВМА представлен ВКВШ на утверждение в ученой степени доктора военно-морских наук.

Педагогическая деятельность начата с 1932—1933 гг.—старшим преподавателем ВМА (стратегия, оперативное искусство) и предложен старшим руководителем кафедры в 35—37 гг. После этого периодически выступал с установочными лекциями во ВМА, на флотах и ГМШ.

С 1937 по 1939 г. (приказ НКВМФ № 364, 15—9, 39 г.) занимал по совместительству должность начальника ВМ Академии.

В настоящее время состою:

1. Ответственным редактором «Морского Атласа» (пост. Совета Министров № 1804, от 31.5.1947 г.).

2. Ответственным редактором «Очерков по истории флота».

3. Председателем Военно-Морской экспертной комиссии при министерстве Высшего образования СССР (Пр. № ВО № 67/ВЭ от 14.11.1947 г.).

Адмирал флота подпись Исаков  
13 декабря 1947 г.

ПОСЛУЖНОЙ СПИСОК ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА  
ИСАКОВА ИВАНА СТЕПАНОВИЧА

Флагман флота 2 ранга—Постановление СНК № 442,  
от 3.4.1937 г.

Адмирал — постановление СНК от 4.4.1940 г.  
Адмирал флота—Постановление СНК от 31.5. 1944 г.  
Адмирал флота СССР—Постановление Совета Министров СССР от 1955 г.  
Год рождения—август 1894 г.  
Национальность—армянин.  
Партийность—член КПСС с 8.1.1939 г., партбилет № 4639152.  
Общее образование—Тифлисское реальное училище, (1912—1913 гг.).  
Военное образование — отдельные гардемаринские классы (1917 г.).  
Курсы командиров траления (1919 г.).  
Спецкурсы траления и заграждения (1920 г.).  
Курсы усовершенствования ВМА (1928 г.).  
Присвоено звание профессора ВАК МВО СССР (1947 г.).  
Член-корр. АК Наук СССР (1958 г.).  
Какие имеет научные труды (см. список трудов).  
Лауреат Сталинской премии I степени за 1951 г. (Пост. СМ СССР от 14.3.1951 г.), за научный труд «Морской атлас» т. I (палеолого-минералогические науки).  
Самостоятельная трудовая деятельность до службы в Советской Армии, Военно-Морской Флот и войска МВД, КГБ.  
С 8.1914 по 2.1917 гг.—отдельные гардемаринские классы, должность (гардемарин).  
С 2.1917 по 1918 гг.—эскадронный миноносец «Изъяслав», должность (ревизор).  
С 1.1918 по 8.1918 гг.—помощник командира эсминца (эскадронный миноносец «Изъяслав» Балтийского Флота, участвовал в ледовом походе из Гельсингфорс в Кронштадт).  
С 8.1918 по 12.1918 гг.—пом. командира (тральщика

«Рига» Балтийского флота).  
С 1.1919 по 7.1919 гг.— слушатель (курсы командиров траления и заграждения).  
С 7.1919 по 2.1920 гг.— командир корабля (стражевой корабль «Кобчик» Балтийский флот).  
С 2.1920—6.1920 гг.— командир эсминца (эскадронный миноносец «Деятельный» Каспийская военная флотилия).  
С 6.1920 по 8.1920 гг.— командир тральщика (тральщик «Якорь», Балтийского флота).  
С 8.1920—12.1920 гг.— командир эсминца (эскадренный миноносец «Победитель» Балтийский флот).  
(Оставаясь в должности находился в заграничной командировке, был начальником подрывной партии. С февраля переведен в Черное море).  
11.1922—по состоянию здоровья переведен в Черное море.  
С 11.1922 по 8.1923 гг.—начальник отделения СНиС (Южное отделение СНиС и Староморнач. Батумской базы).  
С 8.1923—10.1923 г.—начальник части штаба (оперативная часть штаба СНиС).  
С 10.1923 по 8.1924 гг.—пом. начальника отдела (оперативный отдел штаба Черноморского флота).  
С 8.1924—10.1925 гг.—командир эсминца (Эскадронном миноносца «Корфу» (позже переименован в «Петровский»)).  
С 10.1925—4.1926 гг.—пом. начальника штаба (штаб береговой обороны Черного моря).  
С 4.1926—9.1926 г.—пом. начальника отдела (оперативный отдел штаба Черноморского флота).

С 9.1926—8.1928 гг.—начальник отдела (оперативный отдел штаба Черноморского флота и походного штаба ЧФ).

В период с 10.1927 по 5.1928 гг. был откомандирован на высшие академические курсы при Военно-Морской Академии по окончанию которых с 5 по 6.1928 г. был в заграничном плавании (Турция) в качестве начальника походного штаба эскадры).

С 8.1928 по 11.1929 гг.—зам. начальника штаба (Штаб Черноморского флота).

С 3.1932 по 4.1938 гг.—старший преподаватель (кафедра оперативного искусства Военно-Морской академии).

С 4.1933 по 11.1933 г.—начальник штаба (экспедиция особого назначения).

С 4.1933 по 12.1934 гг.—командир экспедиции особого назначения.

С 11.1934 по 8.1935 —начальник штаба (Краснознаменный Балтийский флот).

С 8.1935 по 1.1936 гг.—старший преподаватель (Военно-Морская Академия).

С 1.1936 по 1.1937 гг.—старший руководитель кафедры (Военно-Морская академия).

С 1.1937 по 6.1937 г.—начальник штаба (Краснознаменный Балтийский флот).

С 6.1937 по 1.1938 гг.—командующий флотом (Краснознаменный Балтийский флот).

С 1.1938 по 4.1938 г.—зам. наркома ВМФ (Народный комиссариат ВМФ СССР).

(По совместительству начальник Морской академии).

В правительственной командировке в США с 2 по 5. 1939 г.

С 1.10.1939 по 12.1939 Председатель правительственной комиссии в Латвии и Эстонии.

С 4.1939 по 4.1946 гг.— I-й заместитель Наркома ВМФ (Народный комиссариат ВМФ СССР). По совместительству с 1941 г.— Начальник главного Морского штаба. Во время войны с белофиннами командирован Ставкой в Кронштадт (с 12.1939 по 3.1940 гг.) для связи КБФ с фронтом. По совместительству, во время Великой Отечественной — по решению Ставки был заместителем главнокомандующего и членом Военного Совета Западного направления (Ленинград) с 7 по 10.1941 г., Заместителем главнокомандующего и членом Военного Совета Северо-Кавказского направления с 9.8 по 8.1942 (Краснодар), Заместителем командующего и членом Военного Совета Закавказского фронта с 8.1942 г. по 5. 1943 г.

С 4.1944—по 2.1947 гг.—I-й заместитель главкома и Начальник главного штаба (Главный штаб МС).

С 2.1947 по 3.1950 гг.—Заместитель главкома (Высший Военный Совет ВС СССР).

С 4.1947—член Военного Совета Главк. (Военный Совет Главнокомандующего ВМС).

С 6.3.1950 по 1.2.1956 г.—уволен в отставку по болезни.

С 4.1956 по 4.1957 гг.—определен в кадры ВМФ—и назначен для особых поручений при Министре Обороны Союза СССР).

С 4.1957 по 4.1958 гг.—научный консультант по военноморскому флоту при Заместителе министра обороны по вопросам военной науки.

С 4.1958 г.—Генеральный инспектор. Группа генераль-

ных инспекторов Министерства обороны СССР  
Исключен из списков Вооруженных Сил, в связи со  
смертью.

#### УЧАСТИЕ В ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЕ

Командиром СКР «Кобчик» под Кронштадтом в Ла-  
дожском озере — 1919 г. командиром Э/М «Деятель-  
ный» от Астрахани до Энзели — 1920 г.

#### УЧАСТИЕ В ВОЙНЕ С БЕЛОФИННАМИ

Зам. народного комиссара ВМФ. Руководил опера-  
тивной деятельностью КБФ в период войны с белофин-  
нами с 1939—1940 гг.

#### УЧАСТИЕ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Зам. народного комиссара ВМФ. Руководил опера-  
тивной деятельностью КБФ с начального периода Оте-  
чественной войны.

Зам. главкома Северо-Западного направления. Ру-  
ководил оперативной деятельностью морских частей  
Северо-Западного направления.

Член военного Совета Ленинградского фронта. Уча-  
ствовал в обороне Ленинграда.

Член Военного Совета Северо-Кавказского направ-  
ления. Руководил оперативной деятельностью ЧФ и  
Азовской флотилии.

Член военного Совета Закавказского фронта. Участ-  
вовал в руководстве операциями по обороне Кавказа и  
руководил оперативной деятельностью ЧФ и ККФ.

4.10.1942 г. тяжело ранен, потерял ногу, при участии  
в руководстве обороны Туапсе.

#### ОБЩЕСТВЕННЫЕ ДОЛЖНОСТИ

1. Член редакции «Морского Атласа» — с 1947 г.
2. Член-корреспондент по Океанологии АН СССР —  
с 1958 г.
3. Зам. председателя Межведомственной Комиссии  
Океанологии АН СССР с 1958 г.
4. Член Президиума Комитета ветеранов с 1956 г.
5. Член Комитета по присуждениям Ленинских пре-  
мий при Министерстве высшего образования СССР.

#### НАГРАДЫ

- Орден Красной Звезды — 23.2.1934 г.  
Орден Ленина — 22.2.1938 г.  
Орден Красного Знамени — 21.4.1940 г.  
Орден Ленина — 13.12.1942 г.  
Орден Ушакова I степени — 22.7.44 г.  
Орден Красного Знамени — за выслугу лет (3.11.1944 г.).  
Орден Ленина — за выслугу лет (21.2.1945 г.).  
Орден Отечественной войны I ст. — 22.2.1943 г.  
Орден Ушакова I степени — 28.6.1945 г.  
Орден Красного Знамени — за выслугу лет (6.11.1947 г.).  
Орден Ленина — 21.8.1954 г. (В связи с 60-летием со-  
дня рождения).  
Медаль XX лет РККА — 21.8.1954 г.  
Медаль «За оборону Москвы» — 22.2.58 г.  
Медаль «За оборону Кавказа» — 1.5.1944 г.  
Медаль «За победу над Германией» — 1.5.1944 г.  
Медаль «За победу над Японией» — 9.5.1945 г.  
Медаль «XXX лет Сов. Армии и Флота» — 22.2.1948 г.  
Медаль «40 лет Вооруженных Сил СССР» — 17.2.1958 г.

Орден Ленина — В связи с 70-летием со дня рождения  
21.8.1964 г.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от  
7 мая 1965 г. за умелое руководство войсками, мужест-  
во, отвагу и героизм, проявленное в борьбе с немецко-  
фашистскими захватчиками, и в ознаменование 20-ле-  
тия победы Советского народа в Великой Отечествен-  
ной войне 1941—1945 гг.— присвоено звание Героя Со-  
ветского Союза с вручением ордена Ленина и медали  
«Золотая Звезда», золотые наручные именные часы —  
от ЦК КПСС и Советского правительства 9 мая 1965 г.

Медаль «20 лет победы в Великой Отечественной  
войне», 1941—1945 гг. Указ Президиума Верховного  
Совета СССР от 7 мая 1965 г.

1933 г.— Депутат Ленинградского Совета рабочих и  
крестьянских депутатов XIV созыва.

7.1937 г.— Депутат Верховного Совета СССР I созыва.

9.2.47 г.— Депутат Верховного Совета РСФСР от Эн-  
гельского округа (Сообщение Центральной избира-  
тельной комиссии по выборам в Верховный Совет  
РСФСР 9 февраля 1947 г.)<sup>1</sup>.

#### ИНОСТРАННЫЕ НАГРАДЫ

Югославский орден «Партизанская Звезда» I ст.—  
8.6.1946 г.

Югославский орден «Народное освобождение» —  
8.6.1946 г.

Польский орден «Крест Грюнвальда» I класса — 21.5.  
1946 г.

<sup>1</sup> Московский городской военный комиссариат, Личное дело  
адмирала флота СССР Исакова И. С. № А-00165.

#### ВЫСШАЯ АТТЕСТАЦИОННАЯ КОМИССИЯ ВСЕСОЮЗНОГО КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ ПРИ СМК СССР

#### ВЫПИСКА

из протокола № 30/81 от 30 июня 1938 г.

**СЛУШАЛИ:** § 179 об утверждении ИСАКОВА Ивана  
Степановича в ученном звании доцента.  
(Военно-морская Академия РККА им. Вороши-  
лова, Ленинград).

**ПОСТАНОВИЛИ:** утвердить ИСАКОВА Ивана Степа-  
новича в ученном звании доцента.

И. О. Председателя Высшей Аттестационной  
Комиссии А. СУХАНОВ.

Ученый секретарь А. ПЛАТОНОВ.

5 ноября 1938 г.

Министерство  
Вооруженных сил СССР  
Заместитель  
главнокомандующего  
Военно-Морскими Силами  
17 февраля 1947  
№ 201

Начальнику Управления  
кадров офицерского  
состава ВМС  
Генерал-майору  
ЗОРИНУ А. В.  
Начальнику отдела  
Кадров ВМС ГУК ВС  
Герою Советского Союза  
контр-адмиралу  
КОЛЫШКИНУ

Для внесения в личное дело сообщаю, что на осно-  
вании ходатайства Главногокомандующего ВМС и Поста-  
новления Совета Военно-Морской Академии — решени-  
ем Высшей Аттестационной Комиссией при Министер-  
стве Высшего образования, в декабре 1947 г. я утверж-  
ден в ученном звании профессора на кафедре «Стратегии

и оперативного искусства», о чем выдан аттестат профессора № 00929 от 22.XII-47 г.

Основание, Протокол решения ВАК от 30 декабря 1947 г.  
№ 4с.

Адмирал ФЛОТА            подпись  
ИСАКОВ

Копия

### Перевод с испанского

Мексиканское общество военных исследований, Мексиканская национальная Академия военных исследований.

В знак высоких заслуг Вашего Высокопревосходительства.

**И. С. ИСАКОВА**

**Адмирал Флота СССР,**

руководимая горячим стремлением к большому сближению между всеми народами за дружбу и взаимное понимание, а также в знак высокого уважения в Вооруженных Силах Вашей страны, вручает Вам настоящий диплом, который удостоверяет Вас в качестве Почетного члена Мексиканской национальной Академии военных исследований и в соответствии с существующим положением, направляет Вам **Знак Независимости.**

Мехико, 15 сентября 1958 г.  
За родину, За Мир

Президент Технического Совета  
подпись

Дивизионный генерал ин-и.  
**ПАСКУАЛЬ ОРТИС РУБИО**  
академик.

Директор академии — подпись  
**ГОТИСО ФЕРНАДЕС СОТО**  
академик

Штамп регистрации

Первый секретарь — подпись  
**ХЕСУС ПЕРЕС ОЧОА**

Примечание: 1. в дипломе знаки с надписями:

а) Овальный — «За родину, за Мир».

б) в центре — «Национальная Академия Военных исследований Мексики».

2. На лицевой стороне значка — подпись:  
«Академия военных Исследований Мексики»

Верно: Начальник секретариата Группы Генеральных инспекторов МО полковник Краюшкин.

24 марта 1959 г.

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ТРУДОВ

	Год. изд.
«А» (броненосец «А») или «Эрзац Прейсен», германский линкор . . . . .	1932
Авантюризм германской морской стратегии . . . . .	1943
Авиаэскадрилья для океанографических наблюдений . . . . .	1966
Адмирал Нахимов . . . . .	1952, 1970
Американские фальсификаторы морской истории . . . . .	1962
Анатолийское побережье Черного моря (Турция) . . . . .	1932
Армяне-моряки в Великой Отечественной войне . . . . .	1946
Баржо, адмирал . . . . .	1958
Беломорско-Балтийская водная магистраль . . . . .	1932
Беспримерная операция. (К 40-летию Ледового похода Балтфлота) . . . . .	1958
Боевой устав морских сил РККА. (Временный) . . . . .	1937
Будьте верными присяге . . . . .	1956
Ведомости дефектования . . . . .	1967, 1970
«Вернемся к нашим баранам» . . . . .	1966, 1970
Верный страж морских границ СССР . . . . .	1939
Верный страж морских рубежей нашей Родины . . . . .	1937
Внезапное нападение можно исключить . . . . .	1960
Водомоторный и парусный спорт в обороне страны . . . . .	1938
Военно-Морской Флот в дни войны . . . . .	1944
Военно-Морской Флот СССР . . . . .	1940, 1941
Военно-Морской Флот СССР в Великой Отечественной войне . . . . .	1946, 1947
Военно-Морской Флот СССР в Отечественной войне . . . . .	1944—1946
Военно-Морской Флот Страны Советов . . . . .	1938
Воздушная минная война . . . . .	1948
Вспомогательный флот . . . . .	1944
Встреча с Лахути . . . . .	1967
Вторая фаза испытаний исследовательской подводной	

лодки «Алюминат» . . . . .	1966
Второй том Морского атласа . . . . .	1953
Выводы из операций подводных лодок по опыту мировой войны . . . . .	1965
Где золото «черного принца»? I. Сокровища морских глубин. 3. Легенда о золотом миллионе . . . . .	1966
Германский генмор и историческое наследство . . . . .	1936
Гидрографическо-штурманская служба в условиях боевой деятельности подводных лодок . . . . .	1932
Гидролокатор бокового обзора . . . . .	1966
Гимн Бороте . . . . .	1967
Город Ленина неприступен для врага . . . . .	1939
Дашнаки теряют своего флагмана . . . . .	1959, 1962, 1970
Две тысячи двести — и одна . . . . .	1963, 1966, 1970
День Военно-Морского Флота . . . . .	1943
Депутаты великого народа [Папанин, Кренкель, Федоров, Шишов] . . . . .	1938
Десантная операция . . . . .	1931, 1934
Диаграммы среднего состояния погоды районов Черного моря, для оперативных расчетов . . . . .	1932
Дислокация британских воздушных сил . . . . .	1928
Доброта и мужество рядом живут . . . . .	1967
Досуги старого адмирала . . . . .	1966, 1967, 1970
Дыхание тех лет, (Выписки из дневника командира миноносца «Деятельный», 1920) . . . . .	1960
Заккрытие американской дрейфующей станции . . . . .	1966
Залп из Бреста . . . . .	1967, 1970
Зарубежные новости. Авиаэскадрилья для океанографических наблюдений. Вторая фаза испытаний исследовательской подводной лодки «Алюминат». Заккрытие американской дрейфующей станции . . . . .	1966
Зарубежные новости. Исследовательское судно ФРГ «Планет». Океанографическое судно США «Элита К. Кейн». Гидролокатор бокового обзора. Новое канадское океанографическое судно «Эндевоур» . . . . .	1966
Закрываются . . . . .	1967, 1970
«Золотой фонд» . . . . .	1967, 1970
Из давних былей. «Вернемся к нашим баранам». Как	

«Гебен» и «Бреслау» прорвались в Черное море	1966
Из опроса местных жителей	1962
Использование подводных лодок для транспортных целей	1957
Испытание Лахути	1967, 1968, 1970
Исследовательское судно ФРГ «Планет»	1966
История боевых кораблей. [О подготовке к изданию серии «История кораблей ВМФ СССР»]	1940
К вопросу об изучении опыта войны	1947
К моим избирателям	1937
Кавалеры	1959, 1962
Как «Гебен» и «Бреслау» прорвались в Черное море	1966, 1970
Капитуляция адмирала Баржо	1958
Каспий, год 1920-й	1960, 1970
Катастрофа с английскими подлодками	1933
Киноповесть о победах русского флота	1953
Киров С. М.	1936
Книга о подвиге народа. [История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 1]	1961
Книга об адмирале Ушакове	1953
Кок Воронин	1966, 1967, 1970
Коммерция на грани войны	1958
Конец одной «девятки»	1963, 1966
Корабельных дел академик [А. Н. Крылов]	1963
Красная Горка. Операция 13—16 июня 1919 г.	1946, 1951
Кренкель	1938
Крестины кораблей	1959, 1962
Кронштадтская «побудка»	1959, 1962
Крылов А. Н.	1963
Крым — Тайвань	1958
Крымская кампания и новая обстановка на Черном море	1944
Лахути	1967, 1968
Легенда о золотом миллионе	1966
Ледовая операция Балтийского флота	1953
Ленинградские рассказы. [Рыжий в Морье. Залп из Бреста. «Золотой фонд». Зарываются...]	1967
Матрос Штринк	1967
Минная оборона Циндао. (По опыту империалистиче-	

ской войны)	1936
Могучая морская держава	1939
Могучая сила. [Военно-Морской Флот СССР]	1940
Морские истории	1970
Морской атлас	1954
Моряки-армяне в Великой Отечественной войне	1946
Моя встреча с С. М. Кировым	1936
На страже завоеваний Великого Октября	1957
Нахимов П. С.	1952, 1970
Наша родина строит могучий флот	1939
Наше общее дело. [Защита Родины—долг каждого советского человека]	1937
Невыдуманные рассказы	1959
Незабываемый день, забываемый подвиг	1965, 1970
Неистребимый майор	1966
Некоторые аспекты угрозы внезапного нападения	1967
Немиц А. В.	1964
Неувядаемая слава	1958, 1960
Новое канадское океанографическое судно «Эндевоур»	1966
Ночное траление	1928
О боевых делах моряков, защищавших морские рубежи	1944
О мужестве	1969
О прошлом во имя будущего. [К 20-летию победы над гитлеровской Германией]	1965
О своей работе и творческих планах на будущее	1964
Об исторической достоверности и художественной правде. [О кинокартине «Адмирал Ушаков»]	1953
Об ответственных участках	1936
Океанографическое судно США «Элита К. Кейп»	1966
Операции подводных лодок против боевых кораблей	1932
Операция подводных лодок. Т. 1	1933
Операция японцев против Циндао в 1914 г.	1936, 1937, 1941
Опытный акваторий Черного моря	1929
Осенний поход кораблей Краснознаменной Балтики	1937
От редактора в книгах:	
Гроос О. Современная морская сила	1936
Ханович И. Г. Академик Алексей Николаевич Крылов	1967
Отеческое внушение	1959, 1962
Очерки	1970

Памятная дата и памятные даты. [К годовщине Дня Победы]	1957
Памятные события. [Последние дни войны]	1965
Папанин И. Д.	1938
Пари летучего голландца	1961, 1962, 1966
Первое дипломатическое поручение. [О первом красном адмирале А. В. Немитце]	1964, 1966
Первые итоги изучения опыта войны	1947
Первый том Морского атласа	1951
Переводчик. (Из воспоминаний о 1917 годе)	1967, 1970
Переполох в Пентагоне	1962
Петров Е.	1943, 1962, 1963, 1966, 1970
Письмо избирателям Сестрорецка	1937
Пицунда	1968
Пленник тетюшки Пэло	1959
По меридианам и параллелям	1961
Повесть о неистребимом майоре	1965, 1970
Поворот на 16 румбов	1965
Последние часы [Евгения Петрова]	1962, 1963, 1966, 1970
Поступь человечества. [К первому выходу человека в Космос]	1965
Предисловия в книгах:	
Иванов Д. Это было на Балтике	1965
Кампании войны на Тихом океане	1949, 1956
Малхасян А. Армяне — деятели Советской Армии	1965
Прорыв германской эскадры через Ламанш 12 февраля 1942 г.	1947
Президент или генерал?	1960
Приглашение в Цин-Дао	1966
Приморские крепости	1945, 1946, 1947
Проблемы войны и море	1962
Продолжатели славных традиций. [Проблемы военно-патриотического воспитания]	1967
Работа подрывной партии 1-го марта 1922 г. у б. Вигрунд	1922

Рассказы о флоте	1962, 1963
Растерянность. [К характеристике американской буржуазной пропаганды]	1963
<b>Редактирование:</b>	
Вишневский В. Собрание сочинений. Т. 4—6	1958, 1960, 1961
Кампании войны на Тихом океане	1949, 1956
Крылов А. Н. Воспоминания и очерки	1956
<b>Морской атлас. Т. 1—3</b>	1950, 1952, 1953, 1958, 1963
Справочник командира ВМФ. Ч. 1—2	1943
Ханович И. Г. Академик Алексей Николаевич Крылов	1967
Редчайший трофей	1966
<b>Рецензии:</b>	
Адмирал Ушаков. Т. 1	1953
Краткая географическая энциклопедия	1961
Найда С. Ф. Выдающийся русский флотоводец — адмирал П. С. Нахимов	1953
Первый том Морского атласа	1951
Раковский Л. О. Адмирал Ушаков	1953
<b>Речи:</b>	
на предвыборном митинге представителей трудящихся Приморского района	1937
на предвыборном митинге рабочих завода «Вулкан»	1937
перед избирателями Приморского округа в клубе завода «Вулкан»	1937
Русский писатель Евгений Петров	1943
Рыжий в Морье	1967, 1970
«Саям Панцержанского»	1966, 1970
Самый большой праздник Советской страны [годовщина Великой Октябрьской социалистической революции]	1938
«Святогор» становится «Красным»	1969
Священный долг. [Защита Родины]	1937
«Секретное оружие» СССР — культура	1967
Сирена	1966
Слепой певец	1968
Советский парламент за работой	1938

Советы, пожелания [участникам лыжного комсомольского кросса им. XXII годовщины Красной Армии]	1941
Сокровища морских глубин	1965, 1966
СССР — могучая морская держава	1939
Старший с бульдогом	1959, 1962
Старый способ. [Один из эпизодов, относящихся к периоду борьбы за Моонзунд]	1959
Степанин Нельсон	1958
Сципион уходит по-английски	1959, 1962
Тактические боевые учения Краснознаменного Балтийского флота	1937
Техническая политика советского морского флота	1955
Трагедия «Трещера» и Пентагон	1963
Транспортная деятельность подводных лодок	1959
Трофей тетушки Пэло	1962, 1970
Трудная задача. (Из воспоминаний об осажденном в 1941 году Ленинграде)	1971
Тяжелый день	1971
Указатель географических названий Морского атласа	1952
Урок иностранным дипломатам. [На II сессии Верховного Совета СССР]	1938
Ушаков	1953
Федоров Е. К.	1938
Флот в будущей войне	1938
Холи-Лох. [По поводу предоставления английским правительством территории страны для размещения американского подводного флота]	1960
Художественное, патриотическое кинопроизведение. [О фильме «Адмирал Ушаков»]	1953
Человек, который проспал революцию	1959, 1962
Человек — торпеда	1962
Чем обеспечивается технический прогресс флота	1956
Ширшов П. П.	1938
Энзелийская побудка	1969
Энциклопедия Мирового океана. [О необходимости издания «Морской энциклопедии»]	1966
Это был необыкновенный день. [Победа над фашистской Германией]	1965
Flotylla woizanska	1946
Katsesoit. Tallin, mai 1917	1937

Krasnaja Gorka	1951
Marynarka wojenna ZSRR w okrese Wielkiej wojny Narodowej	1950
La puissante flotte de l'état socialiste	1939
The red fleet in the second world war	1947

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Հ. Ս. Իսակովի կյանքն ու գործունեությունը	. . . . .	3
Հ. Իսակովի գիտական ժառանգությունը	. . . . .	40
Հավելված	. . . . .	119

ԱՐՇԱԿ ՎԱՐԴԻ ՎԱՐԴԱՊԵՏՅԱՆ

Հ. Ս. ԻՍԱԿՈՎ

Խմբագիր՝ Թ. Ս. Բատիկյան  
 Հրատ. խմբագիր՝ Խ. Պ. Ղարիբյան  
 Գեղ. խմբագիր՝ Ն. Ա. Թովմասյան  
 Տեխն. խմբագիր՝ Ժ. Խ. Հայրումյան  
 Վերստուգող սրբադրիչ՝ Օ. Պ. Համբարձումյան

ՎՋ 07794

Պատվեր 664

Տպաքանակ 10000

Հանձնված է արտադրության 23/V 1973 թ.:

Ստորագրված է տպագրության հ6/IX 1973 թ.:

Թուղթ՝ 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>: Տպագր. 9,75 մամուլ, պայմ. 8 մամուլ:

Հրատ.՝ 6,6 մամուլ: Գինը՝ 80 կոպ.:

Երևանի համալսարանի հրատարակչություն: Երևան, Աբովյան փ. № 52:

Երևանի համալսարանի տպարան: Երևան, Աբովյան փող. № 52: