



Морская летопись



**ОТСЕКИ**

**В ОГНЕ**



В.В. Шигин

# Владимир Виленович Шигин

## Отсеки в огне

### Серия «Морская летопись»

*Текст предоставлен издательством*  
[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=6022948](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6022948)  
*Отсеки в огне / В.В. Шигин.: Вече; Москва; 2012*  
*ISBN 978-5-905820-27-4*

#### **Аннотация**

Новая книга известного российского писателя-мариниста Владимира Шигина посвящена ныне забытым катастрофам советского подводного флота. Автор впервые рассказывает о предвоенных чрезвычайных происшествиях на наших субмаринах, причиной которых становились тараны наших же надводных кораблей, при этом, порой, оказывались лично замешанными первые лица государства. История взрыва подводной лодки Щ-139, погибшей в результате диверсии и сегодня вызывает много вопросов. Многие десятилетия неизвестными оставались и обстоятельства гибели секретной «малютки» Балтийского флота М-256, погибшей недалеко от Таллина в 1957 году. Особое место в книге занимает трагедия 1961 года в Полярном, когда прямо у причала взорвались сразу две подводные лодки. Впервые в книге автором использованы уникальные архивные документы, до сих пор недоступные читателям.

# Содержание

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Бей своих, чтобы чужие боялись    | 5  |
| «Красноармеец» против «Рабочего»  | 6  |
| Смерть от тарана                  | 35 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 54 |

# Владимир Шигин

## Отсеки в огне

© Шигин В.В., 2012

© ООО «Издательство «Вече», 2012

*Все права защищены. Никакая часть электронной версии этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.*

# **Бей своих, чтобы чужие боялись**

**В долгом перечне катастроф советского военно-морского флота трагедии подводных лодок в 30-х годах XX века стоят особняком. Так сложилось, что о них как-то не принято было говорить, на что имелись свои особые причины. Прежде всего весьма неболтливым было само время, на которое они пришлись. Кроме того, их напрочь заслонили чуть более поздние и куда более трагические события Великой Отечественной войны. Но об этом мы еще поговорим.**

**Я не ставил себе целью осветить в данной документальной повести все предвоенные катастрофы нашего подплава и остановился лишь на наиболее знаковых и тяжелых трагедиях, связанных с таранами подводных лодок своими же кораблями.**

## «Красноармеец» против «Рабочего»

В мае 1931 года командованием РККФ после долгого перерыва было решено начать ежегодные походы Балтийского флота из Финского залива в Балтийское море. В походе было принято решение задействовать и два подводных минных заградителя, «Рабочий» и «Красноармеец».

Подводный минный заградитель «Рабочий» (бортовой № 9, бывший «Ерш») и его «систершип», подводный минзаг «Красноармеец» (бортовой № 4) были заложены на заводе «Ноблесснер» в Ревеле, спущены на воду весной 1917 года, а затем отбуксированы на Балтийский завод в Петроград для достройки. Водоизмещение подводных минзагов составляло 655/750 тонн, длина 67,97 метра, ширина 4,45 метра, осадка 4,27 метра. Два дизеля по 420 л. с. и два электромотора по 450 л. с. Скорость хода 10,75 узла<sup>1</sup> под водой и 7,5 узла в надводном положении. Глубина погружения субмарин составляла 50 метров. Вооружение каждой – 42 мины, 2 носовых торпедных аппарата и 4 бортовых аппарата Джевецкого. На начало 1930-х годов это были еще вполне современные субмарины, способные нанести противнику существенный урон как торпедами, так и постановкой минных заграждений.

Вошедший в строй в эпоху развала государственности и

---

<sup>1</sup> 1 узел = 1,852 км/ч.

флота «Ерш» изначально был несчастливym кораблем. Вместо лихих прорывов к вражеским военно-морским базам и постановки там минных заграждений «Ерш» был изначально обречен на прозябание у причальной стенки. Команда непрерывно митинговала, а новейшая субмарина ждала, что с ней будут делать дальше.

В 1918 году «Ерш» участвовал в Ледовом переходе Балтийского флота из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт в связи с наступлением немцев. Это был, по существу, первый боевой поход подводного минзага. Затертая во льды субмарина получила тогда серьезные повреждения. Были даже сомнения, удастся ли ее спасти. Но обошлось, и «Ерш» до Кронштадта все же дошел.

Дальнейшая жизнь «Ерша» изобиловала несчастьями. Весной 1918 года при первом же выходе на рейд Кронштадта «Ерш» был протаранен пароходом «Рига». Получив серьезные повреждения, он тем не менее снова остался на плаву. Минзаг наскоро подлатали в доке, и он снова вошел в строй, но, увы, не надолго.

Весной 1919 года на подводной лодке произошел взрыв аккумуляторной батареи. Корабль спасли, но несколько матросов были сильно обожжены горячей щелочью.

Осенью того же года в связи с наступлением на Петроград войск Юденича, большая часть команды подводной лодки была отправлена на фронт.

С конца 1919-го по конец 1920 года «Ерш» кое-как ре-

монтировался десятком еще остававшихся на нем матросов. Затем его принял под команду известный впоследствии советский военно-морской теоретик Борис Александрович Петров. Опытный моряк завершил нескончаемый ремонт корабля, привел его в божеский вид, обучил новую команду. В октябре 1920 года подводный минный заградитель совершил первый робкий выход в Лужскую губу.

В 1922 году «Ерш» в соответствии с духом времени был переименован в подводный заградитель «Рабочий» и вошел в состав 2-го дивизиона подводных лодок, а в апреле 1925 года ему был присвоен тактический номер «Девять». Шефство над подводной лодкой взяли комсомол Муромского уезда и одна из ткацких фабрик. Однако смена названий и номеров не сделала «Ерша» счастливее.

В 1925 году во время практического плавания на «Рабочем» одновременно вышли из строя оба старых дизеля. Лодка при этом проходила узкость. Лишь по чистой случайности «Рабочий-Ерш» в тот раз не был протаранен проходившим мимо сухогрузом.

В то время было модным иметь на каждом корабле какого-нибудь почетного краснофлотца. Как правило, это были деятели партии и правительства. Однако на «Рабочем» почему-то никто из них состоять в почетных краснофлотцах не пожелал. Возможно, потому, что за лодкой уже закрепилась слава невезучей. Этот факт отражен в историческом формуляре подводного минзага. В том же формуляре отмечено и

то, что «Рабочий» за все время своей службы в РККФ не был отмечен никакими наградами и не получил даже какой-либо благодарности. Не имел «Рабочий» и своего корабельного праздника. Почему так случилось, сказать трудно, поэтому на «Рабочем» считали днем корабля 23 февраля и праздновали его, так сказать, всенародно.

В 1926 году командиром «Рабочего» стал один из старейших и опытнейших отечественных подводников К. Н. Грибоедов. При нем жизнь на лодке несколько наладилась. Бывший «Ерш», а ныне «Рабочий» начал наконец-то по-настоящему плавать и выполнять боевые упражнения. Казалось, что злой рок смилостивился над несчастливым кораблем и отпустил его из своих страшных объятий. Однако это только казалось.

Выйдя в море по плану похода, 22 мая 1931 года на траверзе Ревеля недалеко от мыса Эрансгрунд подводная лодка № 9 «Рабочий» под брейд-вымпелом ВРИО командира дивизиона подводных лодок Н. А. Царевского (он одновременно исполнял обязанность и командира «Рабочего») и подводная лодка № 4 «Красноармеец» были застигнуты почти семибалльным штормом. Корабли в это время шли строем кильватера, имея впереди подводную лодку «Рабочий». Дистанция между двумя субмаринами составляла при этом от полутора до двух кабельтовых<sup>2</sup>.

Плававшие на Балтике знают, что на балтийском мелко-

---

<sup>2</sup> 1 кабельтов = 185,2 м.

воде штормовая волна особенно крута и непредсказуема. Корабли на ней мотает во все стороны так, что порой килевая и бортовая качка сливаются в единое кручение во все стороны. Разумеется, что в такой ситуации соблюдать общий строй кораблям всегда весьма сложно. В условиях шторма командиру «Четверки» приходилось непрерывно менять режим хода машин. Однако, несмотря на это, его лодка то удалялась, то, наоборот, стремительно приближалась к идущему впереди флагману.

В 00 часов 22 мая вахтенным начальником подводной лодки № 4 заступил штурман Тиманов. Он всего три дня назад прибыл на лодку после окончания штурманских командирских классов и впервые участвовал в плавании на «Четверке». До классов Тиманов служил на надводных кораблях.

Перед самым выходом в море старпом «Четверки» проверил знания штурмана по специфике плавания на подводной лодке, после чего доложил командиру, что Тиманов не может быть допущен к самостоятельному несению вахты. Однако командир Атавин от предостережения старпома отмахнулся.

К двум часам ночи командир лодки Атавин и комиссар Толкачев спустились вниз поспать. Таким образом, только что прибывший на лодку штурман оказался на мостике совсем один. И это ночью, в штормовых условиях и при следовании корабля в составе походного ордера!

Разумеется, в таких условиях Тиманову было уже не до ведения вахтенного журнала, не вел он и прокладку курса.

При этом Тиманов не пытался управлять кораблем даже по компасу. Он только повторял все маневры передовой лодки.

Во время одного из очередных поворотов «Четверка» не дошла до угла поворота впередиидущей лодки и, срезав этот угол, оказалась в опасной близости к «Девятке». Видя это, штурман попытался уклониться от столкновения. Тиманов дал команду поворачивать вправо. Однако его команду не расслышал стоящий на руле в рубке рулевой Ершов, которому пришлось ее повторять дважды. Наконец лодка начала поворот, но так как в это время на ней работала всего одна машина, то ее мощности для быстрого маневра оказалось недостаточно. В довершение всего лодку накрыло волной и швырнуло в противоположную от совершаемого ею маневра сторону. Видя, что маневр не получается, Тиманов после некоторого промедления крикнул в переговорную трубу рулевому: «Стоп! Полный назад!» Но было уже поздно. В этот момент лодку подняло вверх волной, а затем швырнуло на «Девятку». Удар форштевня «Четверки» пришелся в левую кормовую цистерну главного балласта «Рабочего». Тиманов все это время продолжал кричать в переговорную трубу: «Полный назад! Полный назад!» При этом он ни разу даже не пытался воспользоваться находившимся рядом с ним машинным телеграфом, может быть, потому, что просто не знал о таком, а может, потому, что находился в шоковом состоянии. Штурман истошно кричал и кричал в переговорную трубу, а драгоценные секунды таяли.

Тем временем «Четверку» подбросило на новой волне и с еще большей силой снова швырнуло на «Девятку». Раздался скрежет. Это кованый форштевень «Красноармейца» еще раз вспорол корпус «Рабочего». Только после этого «Четверка» смогла, наконец-то, дать задний ход и отойти от дважды протараненной ею подводной лодки.

С ходового мостика «Девятки» сигнальщик уже отчаянно махал флажками: «Имею пробоину! Прошу помощи!» В эту минуту лодки находились так близко друг от друга, что с «Красноармейца» был даже слышен сигнал тревоги, прозвучавший на «Рабочем».

При этом на «Красноармейце» никак не могли разобрать передаваемого семафором. Только когда сигнальщик «Девятки» уже в шестой раз отмахал флажками, на «Четверке» наконец-то смогли кое-как прочитать текст семафора.

Почти одновременно с этим командир бригады подводных лодок, находившийся в это время с остальными субмаринами в Лужской губе, получил радиограмму с «Девятки»: «Имею повреждения. Иду на погружение. Прошу помощи. SOS!» А затем спустя несколько минут еще одну: SOS! Наше место: широта 59 градусов 51 минута, долгота 24 градуса 51 минута. SOS!» Обе радиограммы были переданы шифром, при этом в спешке некоторые группы цифр были перепутаны, поэтому полностью расшифровать текст радиограмм удалось далеко не сразу. Однако общий смысл переданного был ясен с самого начала. На «Четверке» эти радиограммы

по какой-то причине так и не приняли. При этом с нее хорошо в течение последующих пяти-шести минут видели людей на мостике протараненной «Девятки», которые быстро спустились внутрь подводной лодки и задраили за собой рубочный люк. После этого в течение двадцати минут «Девятка» была еще на поверхности, а потом резко, с большим дифференсом на корму ушла под воду.

По-видимому, командир дивизиона Царевский принял решение спасти лодку и справиться с полученными повреждениями, лежа на грунте. На поверхности при большой качке заниматься борьбой за живучесть он считал невозможным. В противном случае Царевский вполне мог приказать личному составу выброситься за борт. Времени для этого у него было вполне достаточно.

Из донесения начальника особого отдела Морских сил Балтийского моря: «Очевидно, что командир подводной лодки № 9 точно рассчитывал спасти лодку и людей своими силами, причем команда была настолько дисциплинированной, что с началом погружения подводной лодки № 9 в воду с мостика спустились вниз вахтенные и задраили люк. Хотя некоторые краснофлотцы утверждают, что они видели под мостиком свет.

Подводная лодка № 9 начала принимать все увеличивающийся крен влево на корму. Причем в этот момент подводная лодка № 4 приняла телеграмму, дающую определенные координаты подводной лодки № 9 по долготе и широте и

несколько раз SOS и всего в телеграмме было 10–15 слов.

Заслуживает внимания, что личный состав подводной лодки № 9 в последний момент не упустил из виду и выполнил определение местонахождения.

Крен в последний момент доходил на подводной лодке № 9 до 30–40 градусов (аккумуляторная кислота на подлодках этого типа выливается при крене 35 градусов), в таком положении лодка пошла под воду».

После погружения «Девятки» всякая связь с ней прекратилась. Не прослушивалось никакой работы механизмов. Не были слышны и удары кувалдой о корпус. Так обычно подводники привлекают внимание к своей терпящей бедствие лодке. Впрочем, неизвестно, пытался ли кто-нибудь на борту «Красноармейца» слушать шумы.

Казалось бы, что командиру «Красноармейца» Атавину надо было сделать все от него зависящее для спасения людей с «Рабочего». Поразительно, но все его дальнейшие действия выходят за рамки всякого понимания. «Красноармеец» просто отошел от протараненной субмарины на дистанцию одного кабельтова. Разбуженный криками штурмана, Атавин поднялся на ходовой мостик и продублировал команду Тиманова машинным телеграфом. Затем он молча наблюдал за погружением «Девятки», не предприняв даже малейшей попытки выйти на связь с аварийной лодкой. На вопросы находящихся рядом краснофлотцев он отвечал лишь, что бессилён чем-либо помочь погибающим.

Комиссар «Четверки» Толкачев проснулся от удара, так же поднялся на мостик, поглядел на тонущую «Девятку», а затем спустился вниз и стал осматривать носовой отсек, ища возможные пробоины. Когда он вторично поднялся на мостик, «Девятка» уже погрузилась.

Из последующих допросов командования «Четверки» абсолютно ясно, что и Атавин, и Толкачев с самого начала прекрасно понимали, что «Девятка» не просто так погрузилась, а затонула от поступления внутрь ее корпуса воды.

Из донесения начальника особого отдела Морских сил Балтийского моря: «На указанные сигналы подлодки № 9 командование подлодки № 4 никак не реагировало, тогда как первой обязанностью его являлось выяснить степень повреждения подлодки № 9 и оказание ей всемерной помощи. За время нахождения на мостике подлодки № 9 людей подлодка № 4 вполне могла с ней поравняться и путем переговоров выяснить все, что требовалось. Это обстоятельство, помимо всего прочего, объясняется чрезмерной трусостью командования подлодки № 4.

Непосредственно за столкновением подлодка № 4 не определилась с местонахождением и сделала это лишь спустя 20 минут после гибели лодки № 9 и после маневрирования за это время. Таким образом, помимо установленной неграмотности пеленга, он был неправилен, так как подлодка № 4 значительно удалилась от места катастрофы».

Дальнейшие действия Атавина и его комиссара Толкаче-

ва вообще потрясают. Проболатвавшись на месте катастрофы несколько часов, Атавин не предпринял ничего, чтобы хотя бы обозначить место погружения «Рабочего». За все это время он сделал единственное – передал командованию радиограмму. Но какую! Вот текст переданного Атавиным послания: «Подлодка № 9 погрузилась на дно от повреждений в 3 часа 50 минут. Просим помощи. Широта 59 градусов 49 минут. Долгота 24 градуса 51 минута. Ждем указаний № 0525. Командир пл № 4».

В переданной радиограмме командир с комиссаром не указали ни причины произошедшей аварии, ни того, что «Девятка» «не погрузилась на дно», а фактически затонула.

Из показаний бывшего командира «Четверки» Атавина во время следствия: «После пеленгования я посоветовался с комиссаром, все время стоявшим на мостике, и решил отправить шифровку командиру бригады и по Морсилам. Текст телеграммы был следующий: “Подлодка № 9 погрузилась с повреждениями. Жду указаний...” Во время совещания с комиссаром обсуждался вопрос о тексте телеграммы. При чем пока о столкновениях с нашей лодкой, что и послужило причиной гибели пл № 9, было решено скрыть от командования...»

Это почти невероятно! В то время как совсем рядом в затопленных отсеках погибал героический экипаж «Рабочего», командир и комиссар «Красноармейца» цинично прикидывали, как им получше уйти от наказания и обмануть

следствие. О погибающих по их милости людях они даже не думали!

Документы ОГПУ свидетельствуют, что Атавин и Толкачев были больше всего озабочены тем, чтобы непосредственно причастные к столкновению штурман, сигнальщик, рулевой и электрик не сболтнули впоследствии лишнего. Трудно сказать, на что рассчитывали командир с комиссаром. Может, тешили себя глупой мыслью, что все, может, еще как-нибудь обойдется. Не обошлось!

Проболтавшись в районе катастрофы несколько часов и не получив от вышестоящего командования никаких дополнительных указаний, Атавин самовольно покинул место гибели «Рабочего» и ушел к острову Гогланд. Лишь в 19 часов вечера, когда «Красноармеец» встретился с плавбазой «Смольный» и комбриг вызвал к себе командира «Четверки», тот признался в таране «Девятки». Таким образом, мероприятия по спасению «Девятки» начались лишь после 20 часов вечера 22 мая. Самое драгоценное время, когда часть экипажа «Рабочего», быть может, еще была жива, было преступно потеряно!

Вскоре к месту погружения «Девятки» подошли три эсминца. Немного позднее туда же были направлены четыре тральщика и два буксира для проведения траления района и поиска затонувшей субмарины. Прибыло в район и спасательное судно «Коммуна». С Черного моря в срочном порядке был затребован единственный на тот момент в СССР

эпроновский водолазный колокол «Даниленко». В Главвоенпорту было проведено экстренное совещание. Одновременно начались срочные тренировки водолазов для проведения работ на большой глубине. Авиаразведкой, проведенной в районе гибели «Рабочего», были обнаружены темные пятна, напоминающие нефтяной столб.

Всего на «Девятке» погибло 47 человек (9 человек командного и 38 человек рядового состава). Из справки о погибших подводниках: «Царевский Николай Александрович – командир корабля, год рождения – 1897, социальное положение – “потомственный гражданин”, партийность – беспартийный. Акуленко Никита Арсентьевич – военный комиссар корабля; Цецура Сергей Петрович – помощник командира корабля, Лезов Владимир Федорович – вахтенный начальник Изумрудов Николай Леонтьевич – штурман, беспартийный. Кроме 43 членов экипажа «Рабочего», на борту этой подводной лодки погибли также два стажера – слушатели 1-го курса Военно-Морской академии РККА имени К. Е. Ворошилова – В. С. Карльсон (военно-морской факультет) и Ю. М. Савельев (военно-промышленное отделение)».

Сразу после возвращения «Четверки» в базу на нее прибыл оперуполномоченный 4-го отдела оперативного отдела ОГПУ Давыдов, который арестовал командира «Четверки» Атавина, комиссара Толкачева, штурмана Тиманова, рулевого Ершова, сигнальщика Сазанова и электрика Михайлова. Началось расследование.

«Телефонограмма. Москва, тов. Ягоде. 22 мая в 3 ч. 51 м. на походе широта 59 градусов 51 минута, долгота 24 градуса 51 минута, подлодка № 4 под командой Атавина – рабочий, член ВКП(б), следуя из фарватера подлодки № 9 под командой Царецкого (так в документе. – *В.Ш.*) – беспартийный, бывший офицер, – протаранила последней штурмовую концевую цистерну, через 5–7 минут подлодка под большим углом на корму пошла под воду, поиски безрезультатны. Погибло 47, из них 33 коммуниста. Сообщил начальник ОГПУ по Ленинградской области и Ленинградскому военному округу Медведев».

После проведенных допросов рулевой, сигнальщик и электрик были отпущены. Остальным были предъявлены конкретные обвинения. Штурман Тиманов был обвинен в проявлении «полнейшей неграмотности в управлении подводной лодкой», командир лодки Атавин и комиссар Толкачев обвинялись за допуск Тиманова к самостоятельному управлению кораблем в сложных погодных условиях без должной проверки его профессиональной и морской подготовки.

18 июня в районе гибели «Девятки» всплыли два трупа, которые были подобраны тральщиком. В одном из трупов был опознан командир «Девятки», в другом – один из краснофлотцев этой же лодки. Возможно, их тела вынесло через пробоину, возможно, они пытались выйти из затонувшей лодки, но погибли.

Из донесения начальника особого отдела Морских сил Балтийского моря от 26 мая 1931 года: «РВС издал секретный приказ всему личному составу. По линии Пубалта проведена соответствующая работа. Отрицательных настроений во флоте в связи с катастрофой нет. Все разговоры сводятся, к сожалению, к вопросам мероприятий по спасению подлодки. Некоторые краснофлотцы бригады подлодок реагируют болезненно в связи с тем, что в числе погибших были близкие товарищи – сослуживцы. Имеется массовый приток заявлений о приеме в партию. Выводы:

1. Виновность гибели лодки целиком лежит на командовании подводной лодки № 4.
2. Команда подводной лодки № 9 героически вела себя до конца.
3. Все возможные меры касательно спасения лодки приняты.
4. Нездоровых настроений во флоте в связи с катастрофой подводной лодки № 9 нет.
5. Следствие по делу ведется в ударном порядке и будет закончено в ближайшие 2–3 дня».

Из секретного доклада командования Бригады подводных лодок Морских сил Балтийского моря (БПЛ МСБМ) начальнику Особого отдела ОГПУ МСБМ 24 мая 1931 года: «Начальнику Особого отдела Балтфлота и Кронкрепости. Ниже сего представляю материал, связанный с гибелью подводного заградителя № 9 22-го мая 1931 г.

Первая радиограмма с подводного заградителя № 9 на подводный заградитель № 4, который находился в совместном плавании с подводным заградителем № 9, была перехвачена мной в 19 час. 37 мин. Содержание радиограммы следующее: “В 19 час. 30 мин. мое место: широта –  $59^{\circ} 21'$  северной и долгота –  $27^{\circ} 24'$  восточной, следуя курсом  $266^{\circ}$ . Покажите свое место”. Из этой радиограммы я устанавливал, что врид. командира 1-го дивизиона подлодок (он же командир подводного заградителя № 9) отпустил подводную лодку № 4 для самостоятельного упражнения и, желая соединиться для дальнейшего совместного плавания, запросил ее место. Кроме этого, по радиограмме я считал, что плавание идет благополучно по плану. Не имея в дальнейшем донесений от командира 1-го дивизиона о его плавании, в 9 час. 30 мин. 22 мая я запросил командира 1-го дивизиона (по адресу подводного заградителя № 9) о месте, а также дал радиограмму командиру подводной лодки № 4, в которой требовал дать место и в дальнейшем не давать таковое в открытом виде (перед этим я получил место подводной лодки № 4 в открытом виде). 24 мая по прибытии в Лужскую губу по документам установлено, что радио давалось подводным заградителем № 9 не на подводную лодку № 4, а на подводную лодку № 8 (на подводной лодке № 8 находился командир 2-го дивизиона).

В 10 час. 56 мин. 22-го мая мною была получена радиограмма с подводного заградителя № 9 в весьма искаженном

виде, почему расшифровать последнюю было затруднительно. Однако после восстановления искажений, около 13 час. я установил следующее содержание радиограммы: “Доношу зпт лодка погрузилась на дно от повреждений тчк просим помощь тчк. В 3 часа 50 минут лодка находилась широта  $59^{\circ}49'$  северной зпт долгота  $24^{\circ}5'$  восточной тчк ждем указаний тчк № 0525 тчк командир пл 9 тчк”.

Данную радиограмму я расценивал: на подводной лодке № 9 было какое-либо повреждение, не связанное с серьезной опасностью для лодки, поскольку указано в радиограмме “Ждем указаний”.

В это же время, т. е. в 13 час. была получена спешная радиограмма подводной лодки № 4 и по расшифровке ее через 40 мин, т. е. в 13 час. 40 мин. (весьма искажена) следующего содержания: “Пробыл на месте вероятной гибели пз № 9 четыре часа, пл не всплыла, для затишья от шторма иду на ост от Гогланда. Отыщите эсминцы для осмотра места гибели. Широта –  $59^{\circ}51'$  северной, долгота –  $24^{\circ}51'$  восточной № 22. Командир пл № 4”.

Не допуская мысли, что лодка погибла, т. к. по радиограмме оснований к этому не было (лодка может продержаться под водой около 24 часов), но считая, что лодка имеет серьезное повреждение, в 13 час. 44 мин. я вместе с врид Начальника Политотдела на подводной лодке № 1 отошел к “Октябрьской революции” для доклада старшему морскому начальнику (командиру дивизии линкоров) на предмет

предоставления эсминца к месту вероятной аварии подводного заградителя № 9.

Отойдя от “Смольного”, я стал на якорь, т. к. был предоставлен катер с “Октябрьской революции”, на котором я прибыл к командиру дивизии линкоров. Доложив последнему и получив согласие на предоставление эсминца, после чего я в 16 ч. 33 м. отбыл на эсминце “Яков Свердлов” к месту вероятной гибели подводного заградителя № 9.

Радиограмма № 0525 за подписью командира подводного заградителя № 9, как выяснилось по прибытию на базу 24 мая с.г., давалась не командиром подводного заградителя № 9, а командиром подводной лодки № 4 следующего содержания: “Подлодка № 9 погрузилась на дно от повреждений в 3 часа 50 минут, просив о помощи, широта –  $59^{\circ}49'$  северной, долгота –  $24^{\circ}51'$  восточной. Ждем указаний. № 0525. Командир пл № 4”, – и не на имя командира бригады, а на имя начальника штаба бригады подлодок.

Подводный заградитель № 9 вызывал “Смольный”: в 1 ч. 58 м., 2 ч. 15 м. и в 3 ч. срочная (последняя радиограмма) 22-го мая. Причем первые две “Смольным” не приняты, а последняя – в весьма искаженном виде, не поддающаяся расшифрованию.

Встретив у Гогланда подводную лодку № 4 и выслушав коротенький доклад командира и комиссара последней, я пришел к заключению: подводный заградитель № 9 погиб. По-видимому, после удара носовыми рулями в кормовую си-

стерну (так в документе. – *В.Ш.*) подводного заградителя № 9 подлодкой № 4 (последняя следовала в кильватер подводному заградителю № 9), пробита концевая систерна и получился дифферент на корму. Полагаю, что командир подводного заградителя № 9, желая выравнить дифферент, но, не зная еще последствий удара, начал погружаться и, упустив время, начал тонуть с большим дифферентом на корму. Потопление подлодки могло быть избегнуто, если бы командир подводного заградителя № 9, будучи убежден в том, что повреждена только концевая систерна (кормовая), мог бы срочно заполнить носовую концевую систерну, этим самым поставить лодку на ровный киль, и продолжил бы плавать. Но полагаю, что кроме повреждения кормовой систерны, был поврежден этим же ударом и прочный корпус, что еще больше увеличило дифферент на корму. С принятой водой и большим дифферентом на корму личный состав подводного заградителя № 9, по-видимому, был отравлен выделением хлора, что вместе со сдвигом всех механизмов лодки, а также с разливкой кислоты привело к гибели лодки со всем ее личным составом.

Действия командира подводной лодки № 4 считаю неправильными в части:

- 1) Поставив на вахту молодого командира (только что окончившего штурманский класс), не принял мер к обеспечению вахты опытным командиром.
- 2) Нанеся повреждение подводному заградителю № 9 и

видя, что лодка погрузилась с большим дифферентом, командованию не донес для принятия срочных мер. (О факте донес, судя по часовому номеру радиограммы, по истечению 1 часа 30 минут).

3) Не получив указаний от командования, через 4 часа оставил место гибели подводного заградителя № 9.

4) Не принял мер по спасению личного состава подводного заградителя № 9.

5) Место гибели подводного заградителя № 9, указанное в радиограммах командира подводной лодки № 4, вызывает сомнение, т. к. на подводной лодке № 4 штурманской прокладки не велось.

Судя по кальке командира 1-го дивизиона, оставленной в штабе бригады, подтверждается вышеуказанное сомнение. Всего вероятнее, что подводный заградитель № 9 погиб на курсе 27... в 4-х милях к югу от параллели 60° при повороте на траверзе плавучего маяка Эрансгрунд – по направлению к банке Ревельстейн для встречи с подлодками № 8, 3. Командир бригады: (Самборский). Врид. военкома бригады: (Короткий)».

Из акта обследования специальной комиссией 27 мая 1931 года поставленной в Кронштадте в док «виновницы» трагедии у Эрансгрунда – подводной лодки № 4 «Красноармеец»: «11 мая 1931 года Комиссия в составе председателя Командира Бригады подлодок Самборского, членов флагманского инженер-механика бригады подлодок Саллус

и представителя ОГПУ Бриллиантова осмотрела в доке повреждения подводной лодки № 4, полученные при столкновении.

1) Форштевень в нижней части согнут немного на левый борт и шов пропускает.

2) Подкильный брус с правой стороны до отвода ободран.

3) Верхний угольник левого носового отвода лопнул. Отвод отогнут вниз на  $45^\circ$  и назад на  $10^\circ$ .

4) Вертикальный шов листов между отводом и накладкой для втулки балера разошелся, а вверху (на шве 2-го пояса) лист лопнул.

5) Втулка белого металла разорвана в 2-х местах вверху и внизу с кормовой стороны.

6) Кольцо белого металла между втулкой и носовым правым горизонтальным рулем разорвано.

7) Балер носового горизонтального руля согнут при указателе  $0^\circ$ , (правый руль положен на всплытие на  $15^\circ$ . Задняя часть пера прижата к корпусу, и руль на погружение не идет. Верхний и нижний листы (у борта) отошли от заклепок. Правый носовой угол смят, дерево раздроблено, часть листа вперед и отогнута вниз, а часть вверх и листы разорваны, наружная рама руля шириной 55 мм и наибольшей высотой 160 мм и наименьшей в 20 мм отогнута наружу (от борта) на  $50^\circ$ . 8. В районе крепления отвода имеется вмятина в корпусе.

Внутри:

1) На тринадцатом шпангоуте с правого и левого бортов

нарушено крепление вертикальных и горизонтальных связей между торпедными аппаратами.

2) Флоры лопнули (погнуты) с тринадцатого по девятнадцатый шпангоуты включительно и 22-й и из них 14—19-й лопнули и часть из них наклонена вперед. Некоторые отошли от обшивки.

3) Кильбалка в районе 15—18-го шпангоутов изогнута.

4) В местах соединения шпангоутов с флорами заклепки ослабли, а местами выскочили.

5) Соединение кильбалки с флорами накладными угольниками нарушено в районе 18-го и 19-го шпангоута.

6) Соединение выгородки торпедного правого аппарата со шпангоутами посредством книц на 17—19-м шпангоутах нарушено, заклепки ослабли, кницы немного погнуты и отошли от шпангоутов.

7) Шов между 1-ми и 2-ми поясами обшивки правого борта разошелся.

8) Нарушено внизу крепление вертикального листа, связывающего концы выгородок торпедных аппаратов на 19 шпангоутах.

9) Имеются вмятины на 1-м шпангоуте с левого борта, между 13—14-м шпангоутами по обоим бортам, 15—19-м шпангоутами на правом борту, характер вмятин водянообразный, и около 18—19-го шпангоутов вмятина доходит до выгородки правого торпедного аппарата.

10) Корпус втулки балера горизонтального руля на пра-

вом борту отошел от обшивки. Нажимная втулка сальника вдвинута вовнутрь лодки от одного до  $1\frac{1}{2}$  мм. Они частично вылетели и имеют слабинку, но повреждение может быть старое, т. к. отверстия для гужонов залиты краской. Низ балластной носовой цистерны заложен балластными, есть ли еще какие повреждения, определить пока не представляется возможным, до выемки балласта.

Характер повреждений, полученных подводной лодкой № 4 при столкновении с подводным заградителем № 9, приводит к следующим выводам: подводная лодка № 4 подошла к подводному заградителю № 9 с ходом. При качке отвод подводной лодки № 4 попал под отвод подводного заградителя № 9, и когда волной качнуло лодку, то отводы обеих лодок оторвало. На подводной лодке № 4 лопнул верхний угольник (отгибался вниз), а в подводном заградителе № 9 отвод отгибался вверх. Ввиду того, что отвод этой лодки ограждает руль полностью и прикреплен задней частью к концевой системе, а носовой частью частично к дифференциальной, а частично к прочному корпусу, могла получиться в прочном корпусе течь. При дальнейшем движении подводной лодки № 4 вперед, ее правый носовой руль ударился углом, по-видимому, в прочный корпус, распарывая его, правая наружная рама отогнулась, создавая дополнительный рычаг для изгиба балера руля. В это время подводная лодка № 4 уже застопорила ход, коснувшись слегка форштевнем, отчего на нем получился небольшой изгиб. После это-

го подводная лодка № 4 отошла назад под электромоторами. Очевидно, большое поступление воды вскоре затопила помпу Пирвица № 1, находящуюся по левому борту в корме около дифферентной переборки, а могло случиться, что была повреждена и станция этой помпы, которая одна может отливать большие количества воды в корме.

После этого вода свободно через пробоину вливалась в лодку, создавая все больший дифферент. Это и было основной причиной гибели подводного заградителя № 9. Председатель: командир бригады Самборский. Члены: Представитель ОГПУ Бриллиантов. Флагманский инженер-механик Саллус».

На документе имеется запись, сделанная 29 мая 1931 года, в которой было обращено особое внимание на необходимость большей четкости в организации службы во время похода и достижения дисциплинированности всего личного состава подводных лодок дивизиона.

Подсудимый Атавин, являясь командиром подводной лодки № 4, а Толкачев – комиссаром той же лодки, великолепно зная о вышеизложенных целях учебного похода, по своему преступно небрежному отношению к выполнению своих служебных обязанностей, не уделили должного внимания организации несения службы личным составом вверенной им подводной лодки, как перед самым учебным походом, так и в самый поход, а именно:

а) Перед учебным походом подсудимые Атавин и Толка-

чев не информировали начсостав о целях и задачах учебного похода, вследствие чего начсостав точно не знал, на что необходимо обращать особое внимание во время учебного похода;

б) Не было установлено точного и четкого контроля за исполнением служебных обязанностей личным составом лодки, вследствие чего уставные правила несения службы систематически на лодке нарушались;

в) Атавин, зная, что прокладка пути подводной лодки, как в надводном, так и подводном положении штурманом Тимоновым регулярно не ведется, никаких мер к устранению этого недочета не принимал;

г) Атавин и Толкачев, зная еще перед походом, что машинный телеграф неисправен, никаких мер к исправлению его не приняли, в результате – во время похода машинным телеграфом почти не пользовались. Кроме того, зная, что молодой штурман Тимонов, прибывший за 2 дня до похода на подводную лодку, не знает, как нужно обращаться с машинным телеграфом, не потренировали его, вследствие чего в момент столкновения подлодки № 4 с подводным заградителем № 9 Тимонов, стоя на вахте вахтенным начальником, не мог воспользоваться машинным телеграфом для дачи полного хода назад лодке;

д) Вахтенные и навигационные журналы велись небрежно, не заносились в них полностью изменения хода подводной лодки, в результате чего они не отражают полностью всех

изменений пути следования подводной лодки;

е) Часы на лодке не проверялись, вследствие чего из имеющихся на лодке четырех часов каждые из них показывали разное время.

Кроме того, подсудимые Толкачев и Атавин, зная, что среди личного состава краснофлотцев дисциплина стоит не на должной высоте и что среди некоторых командиров были ненормальные взаимоотношения, влияющие на выполнение служебных обязанностей, не приняли никаких мер к поднятию дисциплины путем проведения соответствующей политической работы среди краснофлотцев и не урегулировали среди состава их взаимоотношения.

Все вышеизложенные недочеты в организации несения службы и дисциплины на подводной лодке № 4 отразились на выполнении, четком и бесперебойном поставленных командованием бригады и дивизиона задач учебного похода.

В ночь на 22 мая 1931 года подводная лодка № 4 и подводный заградитель № 9 находились у плавучего маяка «Эранс-grund». Причем подводная лодка № 4 шла в кильватер подводного заградителя № 9 и на основании приказа командира дивизиона должна была держаться на дистанции от подводного заградителя в 2 кабельтовых, но вследствие неопытности рулевых и свежей погоды (6 баллов) не всегда упомянутое расстояние подводной лодкой № 4 выдерживалось: то она отставала от подводного заградителя на 6–7 кабельтовых, то сближалась до 1-го кабельтова; иногда выходила из кильва-

терного строя, вилля то вправо, то влево.

В 2 часа 22 мая сего года подсудимый Тимонов вступил на верхнюю вахту вахтенным начальником и в 3 часа того же числа подсудимые Ершов и Сазонов вступили на верхнюю вахту: первый – рулевым, а второй – сигнальщиком. Подсудимый Атавин, зная неблагоприятное состояние погоды, зная, что Тимонов, вступивший на вахту впервые, что рулевой Ершов и сигнальщик Сазонов еще не натренированы для похода, не установил никакого контроля за порядком выполнения ими служебных обязанностей, в особенности за вахтенным начальником Тимоновым, доверив ему самостоятельно вести подводную лодку; сам же Атавин ушел к себе в каюту спать.

Подсудимый Тимонов, стоя на вахте вахтенным начальником, видя, что лодка значительно отстает от подводного заградителями зная, что работа одного дизеля не дает возможности выдерживать установленное расстояние, и так как второй дизель подводной лодки был в неисправном состоянии, в 2 часа 32 минуты 22 мая приказал пустить правый электромотор. По истечении некоторого времени хода подводной лодки № 4 под левым дизелем и правым электромотором, Тимонов, видя, что лодки начинают сближаться, в 3 часа 15 минут приказал остановить электромотор. Несмотря на это, подводная лодка № 4 продолжала быстро настигать подводный заградитель № 9.

Подсудимый Тимонов, после отдачи приказания об оста-

новке электромотора, ослабил свое внимание за ходом лодки, а подсудимый Сазонов, неся вахту сигнальщиком и видя быстрое сближение лодок, вопреки уставных правил вахтенной службы, не доложил Тимонову об этом обстоятельстве, полагая, что Тимонов сам должен видеть сближение лодок.

Подсудимый Тимонов, заметив, что его лодка почти настигла подводный заградитель, вместо того, чтобы дать четкую команду: “полный назад”, начал делать беспорядочно команды: “средний назад”, “малый ход”, “стоп”.

Атавин, Толкачев и Тимонов были осуждены на 10 лет. Сазонов и Ершов подвергнуты лишению свободы сроком на два года каждого, без поражения прав.

В приговоре значилось: Срок отбытия меры социальной защиты осужденным Атавину, Толкачеву, Тимонову, Ершову и Сазонову исчислить с момента предварительного их заключения, т. е. с 24 мая 1931 года. Вещественные по делу доказательства: журналы и морские карты – сдать в штаб Морских сил Балтийского моря. Приговор окончательный и обжалованию не подлежит. Председательствующий Матулевич. Члены: Дмитриев, Сытов. Верно: Пом. начальника учебно-строевого управления УВМ РККА Лукашевич».

В 1931 году чрезвычайные ситуации на Балтийском флоте, к сожалению, не прекратились. В 10 часов утра 31 октября новейшая подводная лодка Д-2 «Народоволец» на Большом Кронштадтском рейде столкнулась с парусной лайбой «Сильный», «при изменении своего курса... не уступив ей

вовремя дороги». Лодкой командовал Назаров, а шла она под брейд-вымпелом командира 3-го дивизиона бригады Скриганова. В результате столкновения лайба наскочила на правый борт лодки своим форштевнем и бушпритом в носовую часть лодки у стоек антенны. В результате навала лайбы были погнуты стойки антенн, и лопнул носовой леер. «... Никаких повреждений наружного и прочного корпуса, а также систерн лодка не имеет.... Повреждения, причиненные навалившейся на лодку лайбой, незначительны и были исправлены в тот же день судовым составом».

Авария «Народовольца» ясно показала, что гибель подводного минзага № 9 была не случайной, а вполне закономерной из-за низкой квалификации командиров ряда подводных лодок и безответственного их отношения к своим обязанностям. Почти одновременно произошла еще одна аналогичная трагедия, на этот раз на Черном море на подводной лодке «Металлист».

# Смерть от тарана

Подводная лодка «Металлист» прослужила в отечественном военно-морском флоте 40 лет. Это своеобразный рекорд. Но еще большим рекордом стала поистине драматическая история этой субмарины. Подводная лодка типа АГ (Американский Голланд) была построена в 1916 году по проекту «602-СР» на судостроительной верфи «Бритиш Пасифик Конструкшэн энд Инжэнэринг (Пэтерсон)» в Барнетте (Ванкувер, Канада).

19 сентября 1916 субмарину официально приобрело Морское ведомство Российской империи и в конце 1916-го – начале 1917 года лодка в разобранном виде (секциями) была перевезена морским путем во Владивосток и далее по железной дороге – в Николаев. Там субмарину перезаложили на судостроительной верфи отделения Балтийского завода. 21 августа 1917 года субмарина официально была зачислена в списки ЧФ как подводная лодка АГ-21 и в октябре была спущена на воду реки Буг.

Водоизмещение АГ-21 составляло 361/440,5 тонны, длина 45,7 метра, ширина 4,8 метра, осадка 2,7 метра. Ход подводной лодке в надводном положении обеспечивали дизеля по 480 л.с., а под водой два электромотора по 240 л.с. каждый. Скорость надводного хода составляла 12,8 узла, подводная – 7,5 узла, глубина погружения – 50 метров. Воору-

жение – 4 носовых торпедных аппарата.

В 1918 году лодка вступила в строй и вошла в состав Белого флота. С 24 ноября 1918 года она находилась под контролем англичан, которыми 26 апреля 1919 года и была затоплена в районе Севастополя.

До 1928 года АГ-21 пролежала на морском дне на глубине 50 метров. Однако затем была поднята силами ЭПРОНа, отремонтирована на севастопольском судоремонтном заводе им. Орджоникидзе и под новым номером, АГ-16 и именем «Металлист» снова вошла в боевой строй Черноморского флота. Однако буквально через шесть месяцев с ней произошла новая страшная катастрофа.

8 июля 1931 года АГ-16 находилась в районе Бельбека, где совместно с эсминцем «Фрунзе» отрабатывала подводную атаку по цели. Первая торпедная атака по эсминцу была успешной. Мнущаяся головка учебной торпеды ударила в эсминец. Командующий флотом объявил благодарность личному составу подводной лодки и разрешил вторую атаку. При чрезмерном сближении лодки с атакующим эсминцем «Фрунзе» таранил ее в самый большой первый отсек, и АГ-16 затонула.

Столкновение произошло по вине командира «агешки» Михаила Бебешина. Ранее он был помощником командира на этой лодке, а в октябре 1929 года был назначен ее командиром. Бебешин неправильно сманеврировал при выходе в повторную атаку – всплыл прямо по курсу цели, раз-

вернулся, дал полный ход и пошел на сближение с эсминцем, оказавшись под его форштевнем. Учения были остановлены, и немедленно начата спасательная операция. Все корабли спустили шлюпки, которые направились к месту трагедии. После аварии на «Металлисте» возникла паника, командир лодки и часть экипажа покинули тонущий корабль, даже не начав борьбы за живучесть. На поверхности оказались несколько человек, которых подобрала шлюпка с кораблей. Спасением этих подводников руководил штурман эсминца «Фрунзе» Сергей Горшков. На борт «Фрунзе» были подняты: помощник командира «Металлиста» Алексей Кузнецов, боцман главный старшина сверхсрочной службы Василий Чулошников, временно исполняющий обязанности старшины торпедистов Александр Мезенцев, старший рулевой Михаил Дационов, рулевой Павел Майстрюк и трюмный Федор Татарinov. Седьмой, всплывший на поверхность подводник утонул раньше, чем спасатели с «Фрунзе» успели к нему подойти. Возможно, что это был командир подводной лодки М. И. Бебешин, который, по показаниям остальных спасшихся, покинул ее одним из первых. Как выяснилось впоследствии, не удалось поднять еще двух подводников, которые утонули при попытке всплыть на поверхность, это были старший торпедист Д. Уткин и радист Я. Семан.

Подводная лодка затонула в 14 часов 14 минут этого дня на глубине 35 метров в Каламитском заливе, в точке с координатами 44°56'8" северной широты, 33°26'8" восточной

долготы, в 7 милях от западного побережья Крымского полуострова, в районе населенного пункта Николаевка.

В операции по подъему АГ-16 приняли участие практически все силы Черноморского флота: крейсер «Профинтерн», эскадренные миноносцы «Фрунзе», «Шаумян», «Дзержинский», подводные лодки «Коммунист», «Марксист», «Спартаковец» и «Революционер», торпедные катера «Первенец», № 54, № 94, № 114, № 124, тральщик «Джалита», гидрографическое судно «1 мая», буксиры «Красный водолей», «Терпеливый», «Смирнов», «Снег» и «Язон», паровой катер «Орлик», три водолазных бота, килектор (грузоподъемностью 50 т), 100-, 50- и 25-тонные плавкраны.

«Металлист» лежал на грунте, и спасатели знали, что на лодке еще есть живые люди, поэтому очень торопились. В 07.35 10 июля, используя синхронную работу четырех плавкранов, они подняли субмарину на поверхность. Только тогда стало ясно, что в отсеках лодки погибли 20 человек, однако, в кормовой ее части сохранилась воздушная подушка, благодаря которой трем подводникам удалось спастись. Они в момент гибели «Металлиста» находились в дизельном отсеке. В темноте и без пищи моряки пробыли почти двое суток. Служивший на «агешках» пять лет опытный главный старшина мотористов Василий Нижний сумел организовать рядовых краснофлотцев на борьбу за живучесть отсека. С помощью старшины электриков Мамутова и вестового Бабарыкина он сумел предотвратить его дальней-

шее затопление. У старшины хватило сил, чтобы после подъема «Металлиста» на поверхность самостоятельно открыть крышку люка (а она открывалась только изнутри), выбраться на палубу лодки и доложить командованию о случившемся. За героизм нарком ВМФ наградил В. С. Нижнего именованным оружием.

При подъеме лодки в гини каждого крана был включен страховочный строп с разрывной нагрузкой, равной его предельной грузоподъемности. Все прошло благополучно, и поднятую субмарину отбуксировали в Севастополь, к причалу Севморзавода для восстановления.

Мичман в отставке Василий Семенович Нижний был, наверное, последним, кто к концу 1980-х годов оставался еще в живых из экипажа АГ-16. Рассказ ветерана ЧФ в свое время успел записать майор Я. К. Сколота: «Я знал Василия Семеновича Нижнего как человека легендарной судьбы, а о подробностях его подвига на АГ-16 младшему поколению было тогда мало что известно. Только в 1942 году, когда я был военкомом на том же “Металлисте” (А-5), у меня состоялось близкое знакомство с мичманом Нижним. В то время А-5 входила в состав 6-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок ЧФ.

...Двое суток провел мичман Нижний в затопленном отсеке в соляре и газовой среде на дизелях у самого подволока среди двух десятков мертвых и умирающих товарищей на глубине 35 метров. Нижний, сколько мог, оказывал помощь

товарищам, удерживал их на дизелях, воодушевлял словом, светил фонарем. К нему обращались с завещаниями, чтобы он передал последние слова родным и близким. Фактически мичман Нижний взял руководство отсеком в свои руки. Именно мичман Нижний возглавил борьбу за живучесть, хотя в отсеке были комиссар и механик подводной лодки. Погибая, люди сходили с ума, рвались к рубочному люку, чтобы выйти на поверхность.

Мичман Нижний вспоминал: “Против этих людей мне приходилось приложить много физических усилий, перебираться по шею в воде, чтобы снять их с люкового трапа”.

На руках Нижнего умер комиссар лодки. Благодаря действиям Нижнего выжили краснофлотцы Мамутов и Бабарыкин.

Из воспоминаний мичмана Нижнего: “...При мне тогда все люди умирали на моих глазах. Я освещал их фонарем, направлял его на людей, пока фонарь не вышел из строя. Краснофлотец Бабарыкин сказал мне: “Вася, спасибо тебе! Ты спас мне жизнь!”

Если бы я потерял веру в жизнь, я бы, определенно, перед вами не стоял. Мне и в голову не приходило, что я погибну, хотя на моих руках и перед моими глазами у подволока отсека, на дизелях, в газовой и соляровой среде умирали и тонули люди. Откуда у меня была такая уверенность, сам не знаю. Все казалось, что это учение и я обязательно останусь живой. Когда я слышал работу водолазов у корпуса лодки,

то тогда совсем стал героем. Комиссар умер у меня на руках. Я поднимал его голову и, сколько мог, помогал ему держаться на воде и не тонуть. Подлез к люку механик, чтобы открыть его, но упал в воду.

Мы затонули 8 июля, а через два дня, 10 июля в 15 часов 15 минут нас подняли, когда нас осталось в живых только трое. Все помню, как нам передавали азбуку Морзе, кто-то из водолазов играл колоколом громкого боя. В руке у меня был ключ, и я ударил им. Сам я находился у люка по пояс в воде. Думал, что не открою люк из-за разбитой надстройки. Люк открывался и закрывался коромыслом только изнутри лодки. Я открыл контрольный краник на люке, и передо мной в темноте появился наружный свет. После этого была дана команда не открывать люк из-за опасности кессонной болезни. Открыли люк. Я сам открывал лодочный люк, вышел на палубу и попытался по всей форме докладывать о случившемся. Меня взяли под руки и спросили, есть ли еще кто живой. Я сказал, что еще двое живы, а остальные погибли. Из госпиталя за мной прибыло много медиков с носилками. Предлагали лечь, но я сказал, что дойду сам пешком»».

В Российском государственном архиве ВМФ в Санкт-Петербурге хранится полный корпус документов, в которых исчерпывающе рассматривается гибель подводной лодки «Металлист» и 23 членов ее экипажа. Ниже мы приводим полный текст итогового документа под названием «Общие выводы комиссии, назначенной для расследования аварии под-

лодки № 16. 8 июня 1931 г. В результате работы комиссии установлено.

### **I. Боевая подготовка, организация, дисциплина**

1) Нормы боевой подготовки бригадой подводного плавания выполняются удовлетворительно. На 12.06, в основном, выполнены все задания.

2) Планирование боевой подготовки и руководство упражнениями со стороны Командования бригады подводных лодок МСЧМ комиссия считает удовлетворительным.

3) Общее состояние материальной части подлодок и овладение техникой со стороны личного состава не везде достаточное.

4) Дисциплина на бригаде подводных лодок – неудовлетворительная. Природа самого подводного оружия и сложность техники требует исключительной дисциплинированности, особенно учитывая характеристику состава, социальное положение, партийность и срок службы подводников.

### **II. Причины гибели подлодки № 16**

Гибель подлодки № 16 произошла вследствие:

1) Неправильный тактический маневр командира подводной лодки М. И. Бебешина; находясь в мертвом углу атаки, он должен был отказаться от таковой и, тем самым, предотвратить столкновение с атакуемым им эскадренным миносцем «Фрунзе».

2) Видя себя в непосредственной близости от эсминца «Фрунзе», командир Бебешин не должен был всплывать, а

тем более давать при всплытии полный ход.

3) В момент столкновения Бебешин не выполнил своих обязанностей командира корабля. Фактами установлено:

а) Полное отсутствие со стороны Бебешина должных команд и действий по руководству борьбой за живучесть.

б) Бебешин допустил панику со стороны отдельных краснофлотцев и усугубил таковую своей растерянностью и беспомощностью, а главным образом, своими словами “вот и вторая “девятка”. (Имеется в виду гибель всего за 16 дней до катастрофы «Металлиста», 22 мая 1931 года в Финском заливе в результате столкновения с подводной лодкой «Красноармеец» подводного минного заградителя Морских сил Балтийского моря «Рабочий», носившего бортовой номер «9». – *В.Ш.*).

в) Вместо руководства борьбой за живучесть Бебешин в числе первых покинул свой пост и выбросился из подводной лодки на поверхность моря.

4) Военный комиссар подлодки № 16 товарищ А. Г. Суворов – при большой опасности для жизни подлодки и панике отдельных краснофлотцев и командиров – сам не поддавался таковой, ободряя краснофлотцев и призывая их не уходить с боевых постов. Однако, видя полную растерянность командования подводной лодки, Суворов не принял должных мер воздействия на него и не применил крайних мер, чтобы взять на себя руководство борьбой за живучесть подлодки.

5) Помощник командира подлодки А. А. Кузнецов – в мо-

мент столкновения поддался панике отдельных краснофлотцев и командиров. Видя полное бездействие командира лодки, Кузнецов не принял на себя руководство по борьбе за живучесть лодки и в числе первых выбросился из нее на поверхность моря.

6) Вахтенный начальник 1-го отсека командир Ф. А. Варганов не выполнил своего командирского долга. Он покинул одним из первых свой пост в самый опасный и ответственный момент для жизни подводной лодки.

7) Весь остальной командный состав: командиры флагманский инженер-механик БПЛ МСЧМ, обеспечивающий в данном выходе временно исполняющего должность (врид) старшего инженер-механика В. А. Июкк, врид старшего инженер-механика А. Ф. Кополев, врид штурмана А. И. Целуйко, слушатель Подводного класса Специальных классов командного состава ВМС РККА, прикомандированный на данный выход к экипажу «Металлиста» в качестве стажера-дублера помощника командира корабля И. А. Орехов, – вели себя самым достойным образом, как подобает командирам РККА Военно-Морских сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Они до самой смерти руководили борьбой за живучесть подлодки и оставшимся в ней личным составом.

8) Подавляющая масса краснофлотцев вела себя самым достойным образом, показав высокую сознательность, образец героизма и знание материальной части пл. Из числа спасшихся поражают своим хладнокровием и самообла-

данием следующие краснофлотцы: временно исполняющий обязанности старшины торпедистов А. Д. Мезенцев, старшина электриков старшина сверхсрочной службы А. Мамутов, старшина моторист, временно исполняющий обязанности старшины мотористов, В. Нижний и рулевой П. Д. Майстрюк. Рассмотрев все обстоятельства гибели подлодки № 1, комиссия считает, что, если бы командованием лодки были приняты нужные меры, не было бы стольких жертв, а также сам подъем лодки был бы значительно облегчен.

### **III. Организация по подъему лодки**

1) Извещение о гибели подлодки № 16 командиром эсминца «Фрунзе» М. З. Москаленко было дано своевременно. Все его поступки: спасение подводников, выбросившихся на поверхность воды, доставка водолазного бота и постановка на якорь – были правильными.

2) Начальник Штаба Морских сил Черного моря – товарищ К. И. Душенев – по получении извещения о гибели подлодки своевременно сделал все нужные распоряжения для подъема подлодки, проявляя при этом полное спокойствие и выдержку.

3) Средства, могущие быть использованными для подъема лодки, были немедленно высланы на место гибели и, в основном, прибыли своевременно.

4) Порученное ЭПРОНу в лице начальника и военного комиссара Южного округа ЭПРОНа в Севастополе товарища Ф. Т. Крылова – специальное техническое руководство по

подъему лодки было выполнено хорошо, проявлена настойчивость и уверенность в своих действиях.

5) Непосредственные его, Ф. Т. Крылова, помощники: командир бригады подводных лодок МСЧМ – товарищ Г. В. Васильев, начальник штаба той же бригады товарищ В. П. Семиголовский, заведующий плавучими средствами Севастопольского военного порта МСЧМ товарищ Янкевич – проявили большое самообладание, командирскую волю и знание своего дела, чем и способствовали быстрому подъему лодки.

#### **IV. Необходимые мероприятия по организации средств спасения боевых кораблей <...>**

2. Для спасения боевых кораблей, а также коммерческих судов на Черноморском театре необходимо создать специальные спасательные средства, организовав их в спасательный отряд, взяв за основу ЭПРОН. Данная организация может быть подчинена Наркомводу, Народному комиссару водного транспорта Союза ССР, но с присвоением функции контроля Наркомвоенмору, Народному комиссару по военным и морским делам Союза ССР в лице РВС моря Революционного Военного Совета Морских сил Черного моря – в целях обеспечения должного соответствия и постоянной готовности для выполнения работ по подъему и оказанию помощи боевым кораблям.

Конкретно для бригады подлодок необходимо:

а) скорейшая достройка в качестве плавучей базы подвод-

ных лодок парохода «Эльбрус»;

б) немедленное снабжение всех подлодок регенерационными установками воздуха,

в) немедленная подача на вооружение подводных лодок спасательных буюв (прибор Дейло или иные конструкции);

г) скорейшая разработка и техническое изготовление индивидуальных средств спасения подводников (дыхательные маски);

д) необходимо поручить соответствующим органам заняться детальным изучением средств и организации по спасению боевых кораблей, в частности – подлодок, за границей;

е) поручить НТКМ (Научно-технический комитет Морского ведомства. – *В.Ш.*) разработку вопроса по живучести подлодок и средств спасения их, используя опыт подъема подводной лодки № 16 без подрезки стропов. Одновременно с этим комиссия отмечает, что на бригаде подлодок не было принято должных мер по выучке личного состава в вопросе борьбы за живучесть;

ж) ускорить подачу на вооружение приборов Романенко по выпусканию голубей с подлодки».

Предложенный вашему вниманию документ был составлен «по горячим следам», спустя всего 5 дней после катастрофы «Металлиста» – 13 июня 1931 года. Его подписали все члены комиссии: начальник штаба Морских сил Черного моря К. И. Душенов (председатель), командир дивизии крейсеров И. Н. Кадацкий-Руднев, помощник начальни-

ка Особого отдела ОГПУ Морских сил Черного моря Бирн, помощник прокурора Морских сил Черного моря Григорьев, временный заместитель начальника Политического управления Морских сил Черного моря Лавров, командир бригады подводных лодок Г. В. Васильев, инспектор подводного оружия управления ВМС РККА Шлиттенберг и командир эскадренного миноносца «Шаумян» Евдокимов.

Возвращаясь к самой катастрофе «Металлиста», следует добавить, что в момент его столкновения с эсминцем «Фрунзе» на мостике последнего находился начальник штаба бригады подводных лодок Василий Прохорович Семиголовский. Среди командного состава эсминца в день катастрофы были три будущих известных адмирала Советского ВМФ: Михаил Захарович Москаленко являлся одновременно командиром и военным комиссаром корабля, Николай Михайлович Харламов исполнял обязанности артиллериста (командира артиллерийской боевой части), а сама катастрофа произошла во время вахты вахтенного начальника Сергея Георгиевича Горшкова.

Из книги М. С. Монакова «Главком», посвященной Адмиралу Флота Советского Союза С. Г. Горшкову: «8 июня 1931 г. у Севастополя дивизион эсминцев отрабатывал противолодочную оборону главных сил на открытом рейде. Противника обозначала подводная лодка “Металлист”. Наблюдателями эсминца “Фрунзе” она была обнаружена слишком поздно. Столкновения избежать не удалось. От удара

по корпусу подлодка получила большую пробоину и почти мгновенно затонула. К счастью, глубина в точке, где она легла на грунт, была небольшой, а все спасательные силы и средства главной базы были, что называется, под рукой. К тому же МСЧМ располагали уникальным катамараном “Коммуна” – судном, специально построенным для подъема затонувших подводных лодок. Оно прибыло к месту аварии еще до наступления сумерек. 11 июня “Металлист” уже стоял у заводской стенки, но 19 человек, оказавшиеся в поврежденных отсеках, погибли.

М. З. Москаленко не сомкнул глаз, пока спасательная операция не завершилась. Глядя на осунувшееся, почерневшее от переживаний лицо своего командира, Сергей Горшков как никто другой понимал, какие мысли и чувства его терзают. Он сам не находил себе места – как штурману ему не надо было объяснять, что такое ответственность за безопасность плавания...

В базе их ожидала строгая комиссия. Перед началом ее работы на эсминец прибыл командующий Морскими силами Черного моря И. К. Кожанов. Сначала он беседовал с М. З. Москаленко наедине, а затем вызвал к себе Горшкова с навигационным журналом и картой, на которой велась прокладка пути корабля в момент столкновения с подводной лодкой. Сергея поразило внешнее спокойствие командующего. Волнения двух бессонных ночей почти не отразились на его лице. Внутренние переживания Кожанова выдавали

только слегка припухшие веки карих глаз с косым, “монгольским” разрезом.

“Докладывайте!” – приказал он и, откинувшись на спинку глубокого кожаного кресла, приготовился внимательно слушать.

Горшков справился с волнением и четко, ровно в три минуты доложил все обстоятельства аварии.

Удовлетворенно кивнув, Кожанов задал пару уточняющих вопросов, на которые тут же получил ясные, исчерпывающие ответы. В глазах его вспыхнул живой огонек.

– Учились у Сакеллари?

– Так точно!

– Вижу. Его школа! А что, если мы вас переведем па штабную работу?

Последний вопрос застал молодого человека врасплох: он ждал чего угодно – взыскания, снятия с должности, увольнения с флота, – только не разговора о продвижении по службе.

Командующий усмехнулся.

– Молчите? Значит, будем считать, что мое предложение вы приняли. Вернемся к этому вопросу после осенних маневров. А пока послужите с товарищем Москаленко».

Всего в результате катастрофы «Металлиста» погибло 23 подводника. Среди них:

Июкк Виктор Антонович – флагманский инженер-механик бригады подводных лодок Морских сил Черного моря, на выходе обеспечивал временно исполняющего должность

старшего инженер-механика;

Бебешин Михаил Иванович – командир корабля;

Суворов Александр Григорьевич – военный комиссар;

Коноплев Александр Федорович – временно исполняющий должность старшего инженер-механика;

Варганов Федор Алексеевич – вахтенный начальник;

Целуйко Александр Иванович – временно исполняющий должность штурмана;

Орехов Иван Андреевич – слушатель подводного класса Специальных классов командного состава ВМС РККА, прикомандированный на выход к экипажу «Металлиста» в качестве стажера-дублера помощника командира корабля;

Ульянов Петр Васильевич – старший лекарский помощник;

Васильев Михаил Тимофеевич – старший радист;

Колесников Ростислав Владимирович – старший моторист;

Максимов Сергей В... – старший электрик;

Уткин Дмитрий Сергеевич – старший торпедист;

Жарунов Василий Андреевич – временно исполняющий обязанности старшего штурманского электрика;

Евстафьев Сергей И... – моторист;

Янкус Елисей Ю... – моторист;

Морозов Сергей М... – рулевой;

Пустотный Федор М... – рулевой.

Погибших подводников торжественно похоронили на се-

вастопольском кладбище Коммунаров в братской могиле. 21 мая 1928 года подводная лодка была поднята Черноморской партией ЭПРОНа и после восстановительного ремонта введена в строй и включена в состав Морских сил Черного моря. После того как лодку отремонтировали, ее переименовали в А-5.

Трагедия «Металлиста» не была единственной. При подобных обстоятельствах в те же годы потеряли свои субмарины английский и итальянский флоты. Так, в декабре 1927 года неподалеку от Бостона несший дозорную службу эсминец «Полдинг» протаранил всплывавшую прямо под ним подводную лодку S-4. Эсминец врезался в аккумуляторный отсек лодки, и она сразу же пошла ко дну, затонув на глубине 30 метров. При этом часть команды во главе с командиром успела задраиться в носовом отсеке. Несмотря на то что спасательные работы были начаты почти сразу, спасти никого не удалось. Вскоре разразился шторм, спасательные суда ушли в Бостон, а когда вернулись, оставшиеся после аварии в живых подводники уже погибли. Судебное разбирательство признало виновными обоих командиров столкнувшихся кораблей. Трибунал вынес постановление о смещении с должности флагмана, командовавшего подводными лодками и распорядившимся спасательными работами, за «отсутствие инициативы и здравого смысла при руководстве работами, на которые можно было рассчитывать, принимая во внимание его прошлую службу и опыт».

История гибели S-4 сильно нашумела, так как это была уже третья американская субмарина, погибшая от столкновения с надводными судами. В сентябре 1925 года при аналогичных обстоятельствах при столкновении с пароходом погибла S-51, а в августе 1926 года при аналогичных обстоятельствах затонула S-5. Возмущение журналистов и публики подогревало то, что эсминец «Полдинг» находился в дозоре для перехвата алкогольной контрабанды, т. е. благодаря чрезмерным усилиям правительства по выполнению «сухого закона», который никогда не был популярен. Особенно много нареканий было в адрес спасателей, из-за медлительности которых погибли медленной мучительной смертью последние шесть подводников.

Не отстали от остальных и итальянцы. В августе 1928 года в Адриатике во время маневров столкнулись миноносец «Джузеппе Миссури» и подводная лодка F-5. Миноносец не успел уклониться в сторону от всплывшей перед ним субмарины и нанес ей таранный удар. В результате подводная лодка затонула со всем экипажем на глубине 40 метров. Большая часть экипажа некоторое время еще была жива в задранных отсеках. Вскоре из Полы подошли спасатели, затем спустили водолазов, и те подали кислородные шланги в отсеки. Уже через 34 часа после гибели F-5 была поднята. Но подводники к этому времени уже погибли в результате отравления хлором, образовавшимся от проникновения соленой воды в аккумуляторные батареи.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.