

# ОТСЕКИ В ОГНЕ



**SOS**

Владимир Шигин

SOS

Владимир Шигин

**Отсеки в огне**

«ВЕЧЕ»

2012

**Шигин В. В.**

Отсеки в огне / В. В. Шигин — «ВЕЧЕ», 2012 — (SOS)

ISBN 978-5-4444-8914-7

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. Книга ранее выходила в сериях «Военные тайны XX века» и «Морская летопись»

ISBN 978-5-4444-8914-7

© Шигин В. В., 2012

© ВЕЧЕ, 2012

## Содержание

Бей своих, чтобы чужие боялись	6
«Красноармеец» против «Рабочего»	7
Смерть от тарана	18
«Марат» против «Большевика»	26
Трагедия в Кольском заливе	35
Трагедия Щ-139	40
Подводная лодка Щ-139 и ее экипаж	41
26 апреля 1945 года	49
Что выявило расследование	51
Конец ознакомительного фрагмента.	53

# Владимир Шигин

## Отсеки в огне

© Шигин В.В., 2012

© ООО «Издательство «Вече», 2012

\*\*\*

*Памяти моего друга, подводника Северного флота и талантливого писателя-мариниста Сергея Ковалева посвящаю эту книгу.*

***Автор***

## **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 флота «Ерш» изначально был несчастливый корабль. 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 ремонтировался десятком еще оставшихся 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.

---

<sup>1</sup> 1 узел = 1,852 км/ч.

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 смилоствивился 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 мелководье 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.

---

<sup>2</sup> 1 кабельтов = 185,2 м.

Во время одного из очередных поворотов «Четверка» не дошла до угла поворота впереди идущей 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 таковом, 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 радиogramму 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 радиogramмы были преданы шифром, при этом в спешке некоторые группы цифр были перепутаны, поэтому полностью расшифровать текст радиogramм удалось далеко не сразу. Однако общий смысл переданного был ясен с самого начала. На «Четверке» эти радиogramмы 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 два дцати минут «Девятка» была еще на поверхности, а потом резко, с большим дифферентом 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 счел 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 лево 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 Толкачева вообще потрясают. Проболтавшись 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 радиogramму. 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 радиogramме 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 отпра-

вить 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. Причем 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. Винодность 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°21′ северной и долгота – 27°24′ восточной, следую курсом 266°. 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°49′ северной зпт долгота 24°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°51′ северной, долгота – 24°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°49′ северной, долгота – 24°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 систерну (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 поставив 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, командование 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 радиogramмах 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 Эрансгрудн – 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 Эрансгрудна – 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° и назад на 10°.

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°, (правый руль положен на всплытие на 15°. 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°. 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 правом борту отошел от обшивки. Нажимная втулка сальника вдвинута вовнутрь лодки от одного до 11/2 мм. Они частично вылетели и имеют слабинку, но повреждение может быть старое, т. к. отверстия для гужонов залиты краской. Низ балластной носовой цистерны заложен балластами, 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 дифферентной, 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 этого подводная лодка № 4 отошла назад под электромоторами. Очевидно, большое поступление воды вскоре затопило 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 Салус».

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 Толкачев 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, прибыв-

ший 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 комсостава 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 «Эрансгрунд». 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 кильватерного строя, виляя 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 приказа об остановке 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 отбывания 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 систем 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 Констракшэн 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. Вооружение – 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, развернулся, 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 подобрали шлюпки 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 Дацюнов, рулевой Павел Майстрюк и трюмный Федор Татаринев. 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 дальнейшее 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 услышал 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 подлодки № 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 миноносцем «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 такую 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 момент столкновения поддавался 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 своим 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. Иокк, 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 самообладанием 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. Душенов – 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 подводных 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, заграницей;

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 выпуску 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 начальника 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 эсминце 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:

Иокк 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 севастопольском 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, остававшиеся 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 успелклониться 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 Пола

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.

С самого начала Великой Отечественной войны А-5, несмотря на свой уже достаточно преклонный возраст, активно участвовала в боевых действиях. В 1942 году с субмариной произошел случай, который можно считать поистине уникальным в моровой практике подводных войн. Находясь на боевой позиции под Одессой, А-5 подорвалась на противолодочной магнитно-акустической mine и в третий раз затонула. Взрыв мины произошел в корме. Мгновенно все обесточилось. Лодка все же смогла всплыть на поверхность с большим дифферентом на корму и креном на правый борт. Однако в пробоину в прочном корпусе интенсивно поступала вода, и А-5 через несколько минут снова упала на грунт. Вода быстро затопила кормовой отсек. Но и это не все. От взрыва погнулись и не вращались винты. Личный состав нырял в воду, рубил сталь и бронзу погнутых винтов топорами и кувалдами. Вся аварийная работа происходила под водой. Наконец отсоединили отбитые лопасти винтов, восстановили вертикальный руль. Обе пары горизонтальных рулей, однако, также были выведены из строя и ремонту не подлежали. Кроме этого, взрывом были пробиты цистерны питьевой воды и на лодке нечего было пить. Люди пили дистилат, от которого сразу начались сильный понос и простуда. Перенасыщенность углекислым газом очень тяжело действовала на психику людей. Многие находились в полуобморочном состоянии и на грани сумасшествия.

Тем временем срок автономности вышел, и командование ЧФ, не имея связи с подводной лодкой, доложило в Москву, что А-5 следует считать погибшей. Был издан соответствующий приказ, разосланы похоронки и определены пенсии семьям. А тем временем на дне моря продолжалась беспримерная борьба за спасение лодки и человеческих жизней. На десятые сутки отчаянной работы лодка смогла дать ход. Подводники победили. И снова в этом сражении со смертью отличились подводники Сколота и Нижний. Спустя пару суток экипаж привел полузатонувшую А-5 в Очамчири, когда лодку и ее экипаж уже помянули и их никто не ждал.

Всего за годы войны А-5 совершила 12 боевых походов и произвела 7 атак, потопив германский транспорт и шхуну, а также повредив румынский транспорт. А-5 не раз прорывалась в осажденный Севастополь. 6 марта 1945 года лодка была награждена орденом Красного Знамени. 27 августа 1945 года она была выведена из боевого состава и переоборудована в зарядную станцию. В середине 50-х годов XX века корпус А-5 разделали на металл.

Что касается мичмана Нижнего, то, пока А-5 ремонтировалась, его как опытного специалиста перевели на Щ-202, и он снова выходил в боевые походы. За годы Великой Отечественной войны мичман Нижний был награжден двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, Красной Звезды и многими медалями. В послевоенные годы ветеран жил в Севастополе с женой на Корабельной стороне в маленькой квартирке барачного типа. Когда в 1984 году заслуженному подводнику исполнилось 80 лет, бывший командир Щ-202 М.В. Леонов прислал Нижнему телеграмму с такими словами: «Благодаря Вашему мужеству при катастрофе ПЛ “Металлист” были спасены жизни товарищей и Ваша».

В 1950-е годы в честь легендарной подводной лодки имя «Металлист» получил городской паром в Севастополе, который вот уже более полувека бесценно перевозит через Северную бухту людей и транспорт.

## «Марат» против «Большевика»

Одной из самых нашумевших трагедий, связанных со столкновениями кораблей в предвоенные годы была трагедия, в качестве главного виновника которой должен был фигурировать не кто иной, как наркомвоенмор СССР первый красный маршал Клим Ефремович Ворошилов.

В июле 1935 года Балтийский флот вышел в Финский залив на традиционные большие маневры. На этот раз всем происходившим в водах от Кронштадта до Гогланда руководил сам Клим Ворошилов. Впрочем, не слишком разбираясь в военно-морских делах, наркомвоенмор большую часть времени проводил в кают-компании линкора «Марат» в окружении балтийских начальников, общаясь с необычным гостем – полевым командиром группировки иранских террористов левацкого толка и по совместительству поэтом Лахути. Бежавший из Ирана Лахути был с почетом принят в СССР, и Ворошилов пригласил ни разу в жизни не видевшего море иранца посмотреть морские маневры.

Много лет спустя адмирал И.С. Исаков написал рассказ об этих маневрах, причем оставался только на приятном времяпрепровождении в компании с Ворошиловым и Лахути, деликатно «забыв» о том, что итогом этих веселых ночных посиделок была страшная трагедия. Но память, как говорится, штука избирательная... Впрочем, не так прост был Иван Исаков и к его литературному рассказу мы еще вернемся.

Вообще в том походе на борту флагманского линейного корабля Балтийского флота «Марат» собрался целый сонм высоких начальников. Помимо наркомвоенмора Ворошилова и сопровождавших его лиц, там были начальник штаба Балтийского флота Иван Исаков со своим штабом, командир бригады линейных кораблей Гордей Левченко со своим штабом, командир бригады подводных лодок Штейнгаузен со своим штабом. Был на «Марате» и известный писатель-маринист Всеволод Вишневский. Вся эта масса начальников не только спала, пила и ела, но и активно вмешивалась в жизнь корабля, вызывая нервозность у командиров и краснофлотцев.

После обозначения встречного боя двух эскадр, когда «Марат» был «атакован» эскадрой противника во главе с условным линкором – учебным кораблем «Комсомолец», должен был последовать заключительный тактический эпизод – атака «Марата» подводными лодками. По плану учений «Марат» должен был идти заранее определенным курсом, а четыре подводные лодки, расположившись парами с обоих бортов, поочередно выходили на него в учебную атаку с перископной глубины. Оценить мастерство командиров лодок должен был находившийся на борту линкора комбриг подплава Штейнгаузен.

Летом ночи на Балтике светлые, а потому учебную атаку лодок было решено произвести ночью. Пока линкор шел в район предполагаемой атаки, в салоне флагмана шла веселая гулянка. Марксист-террорист Лахути рассказывал веселые и поучительные истории из своего недавнего партизанского прошлого, остальные слушали, не забывая прикладываться к спиртным напиткам. Ближе к полуночи с мостика доложил командир линкора Леер:

«Атака подводных лодок через полчаса!»

Вся компания во главе с Ворошиловым сразу двинулась на кормовой мостик, полюбоваться атакой. Вместе с наркомом пошел и Лахути, который все никак не мог поверить, что есть корабли, которые плавают не по воде, а под водой.

«Сейчас все увидишь, Фома неверующий! Я тебе все покажу!» – благодушно похлопывал наркомвоенмор. На кормовом мостике сразу стало тесно от столпившейся публики.

Наконец штурман «Марата» прокричал из своей рубки командиру:

«Корабль в точке!»

Леер немедленно дал команду лечь на заранее условленный курс. Через несколько минут слева в пенных разводьях показался перископ. Это выходила в атаку первая из подводных лодок. Обступившие Лахути командиры показывали пораженному полевому командиру, как несется к борту линейного корабля учебная торпеда. Затем последовали вторая и третья атаки. Теперь последней должна была атаковать четвертая из подводных лодок – Б-3 («Большевик»). И тут неожиданно для всех к переговорному устройству выдвинулся не слишком трезвый Клим Ворошилов и командовал на носовой мостик: «Говорит Ворошилов! Ну-ка поверни вправо!»

Почему первый красный маршал полез командовать и почему выкрикнул совершенно бессмысленную команду, так и осталось тайной.

И командир корабля, и комбриг Левченко, и начштаба флота Исаков как в рот воды набрали, не решаясь перечить наркомвоенмору. Рулевой закрутил штурвал. Буквально через пару минут корпус линейного корабля содрогнулся от удара, словно налетел на невидимую преграду.

«Слева по борту подводная лодка! – закричали сигнальщики. – Она повреждена и тонет!» Кинувшиеся на левое крыло мостика хорошо видели, как перерезанная пополам подводная лодка заваливалась на бок, быстро погружалась в воду в пузырях выходящего воздуха. Зрелище было настолько нереальным, что все молчали. Первым опомнился Исаков: «Стоп машина! Сигнальщики смотреть, плавают ли люди! Катера и шлюпки к спуску!» Но плавающих людей не было, зато в изобилии колыхались на волнах какие-то деревянные обломки, куски пробки, да быстро расплывалось по волнам пятно соляра.

Ворошилова на мостике уже не было, он сразу же удалился вниз. Спустя каких-то полчаса он перебрался на эсминец и на полном ходу ушел в Кронштадт. Провожал наркомвоенмора Исаков, который что-то торопливо говорил хмурому Ворошилову, пока тот шел к трапу. За наркомвоенмором семенил и иранец, который никого уже не интересовал.

Тем временем прямо на мостике был развернут штаб спасательной операции. А из Кронштадта уже вызывали спасательное судно «Коммуна» и другие суда. Впрочем, никакой надежды на то, что на затонувшей лодке могли остаться живые люди, ни у кого не было. «Большевик», как и все остальные «Барсы», построенные по необъяснимой глупости конструктора Бубнова без герметичных отсеков, даже при небольшом повреждении был обречен на гибель, а люди на смерть. По докладу комбрига Штейнгаузена, в тот день на борту «Большевика» помимо штатного экипажа, находились преподаватели и курсанты военно-морских училищ. Всего на борту было 55 человек. Все они погибли в течение каких-то 2–3 минут.

Что же представляла из себя погибшая субмарина? Б-3 («Большевик»), первоначально именовавшаяся «Рысь», была заложена на заводе «Ноблесснер» и вступила в строй в ноябре 1916 года. Водоизмещение «Рыси» составляло 652/780 тонн, длина 67,97 метра, ширина 4,45 метра, осадка 4,12 метра. Два дизеля по 250 л. с. и два электромотора по 450 л. с. Скорость надводного хода 11,5 узла, подводная – 9,57 узла, глубина погружения – 50 м. Вооружение – 2 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, 2 по 74 мм и 1–37-мм орудия.

В Первую мировую войну «Рысь» совершила 6 боевых походов. В октябре 1917 года вошла в состав Красного Балтфлота. В конце февраля 1918 года лодка совершила переход из Ревеля в Гельсингфорс, а в апреле 1918 года перешла в Кронштадт.

В 1935 году «Большевик» считался одной из наиболее подготовленных лодок. Командовал лодкой в тот момент достаточно опытный подводник А.П. Голодов.

Попробуем теперь более детально ознакомиться с обстоятельствами катастрофы, чтобы понять, как и почему это могло произойти. Итак, перед нами «Справка об аварии подлодки Б-3 Балтфлота»: «По предварительным данным, из беседы с Зам. Наморси РККА т. Лудри, возвратившимся из Кронштадта, установлено:

1. Неправильные действия штаба флота по организации учения и выполнения подлодками задачи № 3. В результате чего, вместо выполнения каждой лодкой зачетного упражнения по решению задачи № 3 – получилось двухстороннее учение, к которому подготовлены не были.

2. Расстановка 4-х подлодок дивизиона на позиции неудачна. Подлодки были расположены по плану одна против другой (Б-4 против Б-8, Б-3 против Б-7) по обоим сторонам курса линкора «Марат», почему Б-4 и Б-8 всплыли друг от друга в расстоянии 8-ми кабельтовых. Кроме того, командование, выполняя малое отрядное учение в условиях удовлетворительной видимости, решило, что подлодки, находящиеся в другом районе, могут не заметить линкора, поэтому комбриг подплава Штейнгаузен дал кодированную телеграмму пойти на сближение. Подлодка Б-3 и все лодки оказались очень близко к курсу линкора, в результате чего линкор наблюдал за целым районом, а не за отдельной подлодкой.

3. Линкор «Марат» впервые заметил Б-3 в 23-х кабельтовых, и было видно, что лодка выходит в атаку неправильно, по курсу идя на сближение (курсовой угол 8 градусов, уменьшающийся с приближением к линкору). Тогда же комбриг Штейнгаузен, находившийся вместе с Начальником штаба флота Исаковым на кормовом мостике, заметил, что упражнение зачтено быть не может, как неправильно выполненное. Несмотря на это, никаких мер, вытекающих из обстановки, принято не было. Лодка шла на сближение, явно на пересечение курса линкора.

Решение о повороте линкора влево было принято Штейнгаузеном, подтверждено начальником штаба флота Исаковым и комбригом линкоров Левченко, когда лодка была в 7-ми кабельтовых от линкора, продолжая идти на пересечение его курса. Решение с кормового мостика было передано командиру линкора Лееру, находившемуся на носовом мостике, во исполнение полученного приказа Леер повернул влево, но было поздно, так как лодка погрузилась и ее эволюции под водой известны быть не могли. Столкновение произошло в момент поворота линкора влево.

Видимость была хорошая – до 150 кабельтовых. Дивизион подлодок к выполнению задачи № 3 был подготовлен предыдущими учениями.

Спуском водолазов установлено, что подлодка имеет сквозную пробоину по ширине корпуса, пробоина равна 1/3 корпуса лодки и находится между носовой пушкой и рубкой.

На сегодняшний день водолазами подведено три стропа, подводится четвертый, и как только позволит погода – лодка будет поднята ВСОН «Коммуна». Оперуполномоченный 3 ОТД ОО ГУТБ Кудрявцев 31 июля 1935 г.».

Несколько позднее, уже после подъема «Большевика» и обследования его отсеков, родился еще один документ. Из докладной записки начальника управления НКВД СССР по Ленинградской области Заковского: «Совершенно секретно. В дополнение к моей записке от 29 июля с.г., сообщаю следующие дополнительные данные о гибели подводной лодки Б-3:

3-го августа, после доставки подводной лодки в Кронштадт, было немедленно приступлено к осмотру материальной части ее и розыску корабельных документов.

Розыск документов был сопряжен с необычайными трудностями, так как вся начинка лодки была разрушена. Все оборудование кают поломано и смещено со своих мест, обломки труб, дерева и оборудования волной были сбиты в нос и корму корабля. Все успело покрыться слоем ила, мазута и масла. Между этих развалин удалось разыскать обрывки корабельных документов и восстановить по ним поведение лодки перед катастрофой.

Согласно документации устанавливается, что лодка в заданной ей точке находилась до начала маневрирования. Радиограмму о перемещении к югу на полмили лодка приняла правильно – без искажений. Начав маневрирование для выхода в атаку, лодка слишком близко подошла к курсу «Марата».

Записи навигационного и вахтенного журналов лодки свидетельствуют о том, что командир лодки, отказавшись от атаки и не имея возможности развернуться по правую сторону курса линкора, чтобы избежать столкновения с ним, решил пересечь курс линкора и всплыть.

Согласно штурманских записей установлено, что если бы линейный корабль не ворочал влево и оставался на своем курсе, даже не уменьшая хода, – никакого столкновения с лодкой не произошло бы.

Командир лодки, твердо зная, что линейный корабль ворочать с курса не будет согласно задачи, рассчитал свой маневр на пересечку курса, чтобы избежать столкновения, правильно. После прохода курса линкора лодка, считая себя вне опасности от встречи с линкором, приняла меры к тому, чтобы не столкнуться с подлодкой “Б-7”, которая находилась влево от курса “Марата” и к этому времени должна была атаковать линкор “Марат”. Для предупреждения этого столкновения лодка повернула влево, начала всплывать и в этот момент погибла.

Все записи навигационного журнала свидетельствуют о том, что, выйдя в атаку, лодка не прятала перископы и, следовательно, при тщательной наблюдении с линкора должна быть все время видимой.

Характер маневрирования лодки Б-3 с момента выхода в атаку был весьма трудным, вследствие близости к курсу линкора и запрещения пересекать этот курс. В этом отношении маневр лодки совпадал целиком с характеристикой маневра лодок Б-4 и Б-8, вышедших в атаку ранее, о чем Вам уже известно из моей первой записки.

Выводы из записей журналов лодки подтверждаются также и характером полученной пробоины и положением ее оборудования. Так, пробоина на лодке равна 68 градусов к ее горизонтальной плоскости, горизонтальные рули положены на всплытие, вертикальный руль положен в соответствии с записями журнала – поворот влево.

Показание гирокомпаса от удара сместилось, но близко к записи навигационного журнала (навигационный журнал курс 150 градусов; гирокомпас истинный курс 133 градуса). Никаких записей никто из команды о моменте катастрофы сделать не успел, так как в результате удара все попадали со своих мест и моментально были залиты водой.

Выводы: Лодка, маневрируя для выхода в атаку в стесненном районе, приблизилась к курсу линкора, желая избежать столкновения с ним и зная, что линкор не имеет права ворочать, пересекла курс. Считая себя вне опасности от линкора, начала всплытие и в этот момент погибла.

Маневр выхода в атаку лодки Б-3 аналогичен по трудности и характеру лодкам Б-8 и Б-4, ранее вышедшим в атаку.

Виновниками настоящего является, прежде всего, начальник штаба флота Исаков и командир 2-й бригады подводных лодок Штейнгаузен, которые, руководя учением и видя, что лодка Б-8 вышла и провела атаку неправильно, что лодка Б-4 вышла и провела атаку также неправильно, и, наконец, лодку Б-3, идущую с момента ее обнаружения контркурсом “Марат” (навстречу друг другу), должны были с самого начала отменить учение, как плохо подготовленное и, в крайнем случае, отменить его в момент обнаружения на курсе линкора лодки “Б-3”, что совершенно ясно противоречило условиям учения, – не отменили это учение и тем самым погубили лодку.

Командир линкора “Марат”, видя неизбежность столкновения линкора с лодкой, отнесся к управлению кораблем халатно, слепо подчинившись приказанию с кормового мостика – ворочать влево, несмотря на явное несоответствие этого распоряжения в сложившейся обстановке.

Материалы предварительного расследования полностью устанавливают виновность указанных лиц в гибели лодки, и виновные должны быть привлечены к судебной ответственности».

Проведенное расследование как дважды два доказало, что главным виновником катастрофы был командир подводной лодки. Вторым виновным был определен комбриг подплава Штейнгаузен, давший команду на поворот линкора влево. Но командир «Большевика» уже давно был мертв. Что касается комбрига Штейнгаузена, то он полностью признал свою вину во всем, в чем его обвиняли. Штейнгаузен был снят с должности и убран с понижением на береговую должность, а через два года репрессирован.

Отметим немаловажную деталь, в течение всего времени расследования имя Ворошилова ни разу не было произнесено. Наркомвоенмор не фигурировал ни в одном документе, словно его и вовсе не было на «Марате» и не он спьяну выкрикнул роковую команду.

Любопытно, но никто почему-то даже не подумал, как мог командир бригады подводных лодок, не имевший абсолютно никакого отношения к управлению линкором, отдавать команды на изменение курса, да еще в присутствии командира «Марата», комбрига линкоров и нашчальника штаба флота! И почему по документам, если команду отдал именно он, ее тут же выполнили. А не послали гостя-подводника куда подальше?

За тридцать пять своей службы в ВМФ я ни разу не слышал ни о чем подобном! А потому я никогда не поверю, что Штейнгаузен мог в присутствии лиц, непосредственно командовавших линкором, давать какие-то собственные команды! Даже если бы он и высказал свое мнение, это так и осталось бы его личным мнением, но никак не командой. Скомандовать мог только тот, кто командовал в тот момент кораблем (в данном случае командир линкора, так как в вышеприведенных документах никто ничего не говорит о передаче командования кораблем какому-то иному лицу), или тот, чей авторитет был для присутствовавших на обоих мостиках гораздо значимее, чем статья Корабельного устава.

Прикрывая Ворошилова, всю ответственность за гибель лодки, как старший на борту, принял на себя начальник штаба флота Исаков. С должности его сняли. Но Ворошилов помощи Исакова в столь щекотливом деле не забыл. Пик репрессий 1937–1938 годов Исаков тихо переждал преподавателем военно-морской академии, а затем последовал стремительный карьерный взлет. В течение каких-то полутора лет он побывал начальником штаба Балтийского флота (вторично), командующим Балтийским флотом и, наконец, был назначен первым заместителем наркома ВМФ. На всех ступенях своей дальнейшей службы Иван Исаков будет не менее прозорливым, как тогда в июле 1935 года на «Марате». Он будет предавать, когда это требовала обстановка, и оставаться верным, когда это будет выгодно. Свою флотскую карьеру Иван Степанович Исаков (Ованес Исакян) закончит в самом высоком флотском звании Адмирала Флота Советского Союза. Не был забыт Ворошиловым и молчавший Левченко, так же ставший вскоре командующим флотом.

Замалчивание участия Ворошилова в организации трагедии «Большевика» делает историю с гибелью этой лодки особой в ряду других катастроф. Не каждый день пьяные военные и морские министры топят собственные корабли! И все же, мне думается, после катастрофы «Большевика» Ворошилов чувствовал себя неуютно. Мне неизвестно, дошла ли до Сталина информация о пребывании его друга Клина на борту «Марата» и о его «личном вкладе» в потопление подводной лодки. Но зная, как вообще была поставлена информация у Сталина, я все же склонен верить, что Сталину все стало известно. При этом, возможно, его удовлетворила ситуация с замалчиванием пребывания Ворошилова на линкоре. Зачем предавать гласности преступное поведение «первого красного маршала», за которое его надо отдавать под трибунал? Скорее всего, Сталин устроил личный нагоняй своему соратнику по Первой Конной армии и приказал ему больше на кораблях не появляться. Как бы то ни было,

но вскоре после гибели «Большевика» именно Ворошилов был одним из главных инициаторов создания отдельного военно-морского наркомата.

Было бы нечестным считать, что катастрофа из-за головотяпства начальников могла произойти только у нас. Не намного лучше проходили учения и на других флотах мира, в частности, на английском. Так, в 1924 году у них произошла катастрофа, подобная трагедии «Большевика». В то время англичане любили проводить учебные атаки подводных лодок против надводных кораблей. Во время одного из таких учений линейный корабль «Резолюшн», шедший концевым в кильватерной колонне, почувствовал сильный удар о подводное препятствие. При этом никаких следов подводной лодки вокруг корабля обнаружено не было. Только спустя некоторое время, когда в базу не вернулась атакующая линкоры подводная лодка L-24, возникло предположение, что именно эта лодка во время атаки слишком приблизилась к «Резолюшну», попала под его форштевень и мгновенно затонула. Доковое обследование «Резолюшна» показало, что удар при столкновении был большой силы. При контрольном тралении вскоре был обнаружен и корпус погибшей субмарины, лежащей на глубине 60 метров. Все 48 членов команды были к тому времени мертвы.

...А 1 августа 1935 года в газете «Красная Звезда» было опубликовано сообщение ТАСС: «25 июля с.г. в Финском заливе во время учений Балтийского флота, при выполнении сложного маневрирования на подводную лодку Б-3, находившуюся в подводном положении, наскочил надводный корабль. Лодка затонула. На лодке находилось 55 человек команды и курсантов морских училищ. Люди все погибли. Лодка Б-3 – старого типа “Барс”, постройки конца империалистической войны (вступила в строй в 1917 году). Правительство постановило выдать семьям всех погибших командиров и краснофлотцев по 10 тысяч рублей единовременно и установить персональные пенсии. Приняты меры к подъему лодки. Похороны погибших будут произведены в Кронштадте с надлежащими воинскими почестями».

Далее был опубликован список погибших при катастрофе подводной лодки моряков:

1. Голоднов Александр Павлович;
2. Федосеенков Матвей Сидорович;
3. Жонголович Сигизмунд Матвеевич;
4. Тумов Алексей Дмитриевич;
5. Гарцман Шлейм Пельминович;
6. Эшмидт Николай Иванович;
7. Никаноров Всеволод Александрович;
8. Русин-Пичужкин Григорий Васильевич;
9. Чадаев Михаил Васильевич;
10. Крылов Семен Васильевич;
11. Кузнецов Константин Алексеевич;
12. Смирнов Александр Яковлевич;
13. Опалько Даниил Петрович;
14. Михайлов Авраамий Михайлович;
15. Федькин Алексей Гаврилович;
16. Трофимов Владимир Федорович;
17. Варнылов Николай Сергеевич;
18. Хлусов Василий Михайлович;
19. Коваленко Николай Васильевич;
20. Файнгерш Михаил Владимирович;
21. Смирнов Николай Александрович;
22. Иванов Лев Иванович;
23. Маргачев Фион Ефремович;
24. Караваев Аркадий Александрович;

25. Шумилов Михаил Васильевич;
26. Корнев Георгий Федорович;
27. Лебардов Александр Игнатьевич;
28. Костюченко Григорий Михайлович;
29. Зернов Иван Кузьмич;
30. Ананьев Евгений Григорьевич;
31. Пикалев Петр Матвеевич;
32. Забеданский Сергей Демьянович;
33. Корытный Александр Дмитриевич;
34. Антоневиц Стефан Леонтьевич;
35. Кузнецов Алексей Иванович;
36. Третьяков Михаил Егорович;
37. Чернышев Борис Евгеньевич;
38. Моисеенко Ян Янович;
39. Скворцов Петр Григорьевич;
40. Чевский Евгений Евгеньевич;
41. Шевков Виктор Гаврилович;
42. Будко Дмитрий Яковлевич;
43. Комаров Николай Михайлович;
44. Волков Виктор Васильевич;
45. Волошин Георгий Афанасьевич;
46. Ромашкин Иван Феофанович;
47. Новожилов Алексей Гаврилович;
48. Жулин Иван Ефремович;
49. Орлов Михаил Иванович;
50. Бурданин Григорий Васильевич;
51. Рябинов Дмитрий Иванович;
52. Трунев Алексей Иванович;
53. Тимохин Иван Васильевич;
54. Гуцин Георгий Пахомович;
55. Осипов Николай Михайлович.

20 августа 1935 года Б-3 была поднята спасательным судном «Коммуна», отбуксирована в Кронштадт и поставлена на прикол. В строй ее уже не вводили, лодка была сильно повреждена, да и время «Барсов» давно миновало. В 1951 году корпус субмарины был разделан на металл.

В ноябре 1938 года на Ораниенбаумском рейде столкнулась с посыльным судном «Якобинец» и затонула на мелководье подводная лодка М-90 под командой капитан-лейтенанта Климова. «Малютка» была уже на следующий день поднята спасательным судном «Коммуна», и большую часть команды поэтому удалось спасти. Гибель «малютки» прошла тихо и не имела такого общественного резонанса, как предыдущая катастрофа.

...Уже в 70-х годах XX века вышла посмертная книга Адмирала Флота Советского Союза Ивана Исакова «Морские истории», одна из любимых книг моей юности. В ней наряду с другими талантливыми рассказами автора был опубликован и на первый взгляд не слишком приметный рассказ «Испытание Лахути». Сюжет рассказа незатейливо прост. Линейный корабль участвует в маневрах, а в кают-компании наркомвоенмор Ворошилов беседует с таджикским поэтом Лахути, тем самым иранским террористом. Там же присутствует и известный писатель-маринист Всеволод Вишневский. Лахути рассказывает увлекательные истории из своего боевого подпольного прошлого, а на фоне этого происходят эволюции флагмана Балтийского флота. Это, что называется, первый план рассказа. Но был

еще и второй, который был понятен лишь узкому кругу людей, знающих, о чем на самом деле шла речь в этом рассказе.

Начнем с того, что действие рассказа происходит в сентябре 1936 года. Это по меньшей мере странно. Ведь в точности известно, что после трагедии «Большевика» Клим Ворошилов на «Марате» больше в море не выходил. Да и Исаков в 1936 году был уже не начальником штаба Балтийского флота, как в рассказе, а рядовым преподавателем в военно-морской академии. Здесь перед нами явное сознательное смещение времени, причем, как мы понимаем, не случайное.

Далее еще интереснее. Ни с того ни с сего Исаков посвящает целую страницу рассказа самому заурядному эпизоду – смене курса линкора «Марат». Казалось бы, ну и что, меняет курс линкор и пусть меняет. Мало ли раз он менял курс во время плавания, что об этом писать, дело ведь самое заурядное. Но Исаков почему-то подробно пишет о смене курса, и как пишет!

«...Поэт (Лахути. – *В.Ш.*) склонил голову и приложил руку к сердцу, но в этот момент заверещал телеграф с мостика и одновременно резко прозвучал в репродукторе доклад начальника походного штаба, обращавшегося к Наркому, возвращая всех из мира поэзии к реальной действительности. “Согласно утвержденному Вами плану ложимся на новый курс – 270 градусов. Походный порядок до наступления темноты остается без изменений”. Очевидно, одновременно с докладом начался поворот, так как палуба, стол и весь салон медленно стали крениться на левый борт. Иначе запели воздушные струи в решетках вентиляторных шахт, а после такого же плавного возвращения салона в нормальное положение не стало слышно ударов волны о кормовой подзор, так как теперь она догоняла корабль, очевидно, разбиваясь, раздробляясь в кипящем месиве кильватерной струи, вспененной четырьмя громадными гребными винтами. Я встал и спросил разрешения выйти и подняться на мостик...»

Перед нами не заурядный поворот линейного корабля, а целая поэма! И, что любопытно, это поворот именно на левый борт!

Что же происходит дальше? А вот что – поэт-террорист Лахути вдруг ни с того ни с сего начинает цитировать персидского средневекового поэта Эмира Хосрова:

Тонет терпения корабль...  
Стой, капитан!  
Есть у меня Господь,  
Капитана не надо!..

Далее Исаков сообщает, что, покинув салон и поднимаясь на мостик, чтобы проверить курс корабля после левого поворота, он для себя переиначивает стихи средневекового поэта следующим образом:

Пусть тонет Ваш терпения корабль,  
Но без капитана нельзя...  
А Бога не надо...

Что здесь сказать? Исаков явно не случайно цитирует четверостишие Хосрова о нендобности капитана. Причем капитана именно во время совершения поворота «Марата»

влево. Разумеется, здесь весьма прозрачный намек на Ворошилова. Исаков намекает, что такого капитана тонущему кораблю действительно не надо, уж лучше предаться воле волн и Бога. От себя он добавляет, что нужен капитан настоящий, а не парадно-свадебный. Но почему Исаков облек воспоминания в столь иносказательную форму, ведь писал он свой рассказ не в расстрельном 1937 году, а в середине 60-х годов? Было ли чего бояться старому отставному адмиралу?

Оказывается, было! Ворошилов в это время занимал весьма немалый пост председателя Верховного Совета СССР, т. е. являлся фактически президентом государства. Разумеется, если бы Исаков написал всю правду о событиях на «Марате» и о злосчастном левом повороте никчемного капитана, а Ворошилов об этом узнал, Исакову бы не поздоровилось. Конечно, его бы не расстреляли, так как времена были уже не те, но то, что навсегда прекратили бы печатать и лишили бы каких-нибудь льгот, это уж точно. Зачем это было надо безногому инвалиду Исакову? Но написать о событиях на «Марате» ему, очевидно, все же очень хотелось. А потому пришлось прибегать к эзопову языку, менять дату плавания, акцентировать внимание на некоем внезапном ночном повороте влево, на цитате персидского поэта и своей интерпретации этой цитаты. В то время были еще живы свидетели трагических событий 1935 года. Им и напоминал Исаков о давнем происшествии и о его виновнике...

Трагедия подводной лодки «Большевик» стала последней, о которой широко писалось в советской печати. Гибель субмарины с таким звучным именем вызвала много кривотолков, слухов и даже анекдотов, в которых якобинец Марат жестоко расправлялся с неким большевиком. Во избежание подобных ситуаций было принято решение о том, чтобы в дальнейшем катастрофы кораблей в печати не освещались и по возможности были окружены завесой секретности. Такой подход к трагедиям на море неуклонно выполнялся вплоть до гибели атомной подводной лодки «Комсомолец» в апреле 1989 года. Изменилась эпоха, а вместе с ней изменились и подходы к освещению происходящих в стране событий, в том числе и трагических.

## Трагедия в Кольском заливе

К сожалению, в предвоенные годы трагедии не обошли стороной и молодой Северный флот. «Героями» очередной катастрофы стали подводная лодка Щ-424 и рыболовный траулер РТ-43 «Рыбец». Итогом катастрофы стала гибель подводной лодки и 32 подводников.

Средняя подводная лодка X серии Щ-424 вступила в строй в июле 1936 года и вошла в состав КБФ. В мае 1939 года лодка ушла по Беломоро-Балтийскому каналу из Ленинграда в Полярный и 21 июня 1939 года вошла в состав СФ. Водоизмещение Щ-424 составляло 603/721 тонн, длина 58,8 метра, ширина 6,2 метра, осадка 4 метра. Два дизеля по 1600 л. с. и два электромотора по 800 л. с. Скорость надводного хода 11,5 узла, подводная – 7,2 узла. Вооружение – 4 носовых торпедных аппарата и два в корме, 2 орудия по 45 мм.

Из воспоминаний ветерана Северного флота Н.Н. Козлова: «В то время (1939 год. – *В.Ш.*) наши лодки периодически несли позиционную службу у берегов Норвегии, готовилась к такому походу и Щ-424. Внезапно заболел командир лодки, потребовалась его замена. С другого дивизиона, которым командовал будущий комбриг И. Колышкин, был выделен командир ремонтировавшейся Щ-401 Шуйский. Последний вначале отказывался выходить на незнакомой лодке, не зная ее состояния и уровня подготовленности личного состава. Однако приказ есть приказ, и 20 октября 1939 года он повел Щ-424 в ее последний поход».

Катастрофа произошла недалеко от входа в Кольский залив и носила навигационный характер. Щ-424 и возвращавшийся с лова рыболовный сейнер не смогли разойтись, как положено, левыми бортами. При этом почти сразу же было установлено, что команда «Рыбца» после удачного лова была изрядно навеселе. Сумбурно управляемый сейнер так опасно маневрировал, что прижал лодку к берегу, а затем в снежном заряде и вовсе протаранил. Приличного водоизмещения судно на среднем ходу врезалось в борт лодки, пробив форштевнем прочный корпус. Находившегося на мостике командира Шуйского и троих вахтенных выбросило в море. Спустя несколько минут «щука» затонула вместе с остальным экипажем. Бархатавшихся в воде подводников подобрали очухавшиеся рыбаки.

Из материалов архивного фонда ЭПРОНа: «Щ-424 20 октября 1939 г., следуя на траверзе мыса Бакланый (Кольский залив. – *В.Ш.*) курсом норд, в результате столкновения с РТ затонула. Удар пришелся в районе отсека № 4. 10 человек были подобраны тральщиком, 32 человека остались в подводной лодке, которая затонула в 1–1,5 минуты. АСО СФ немедленно вышел для розыска и оказания помощи. Глубины в предполагаемом районе – от 150 до 280 м. Розыск производился по 31 октября тралением донным тралом и металлоискателем. Места задевов обследовались водолазами в мягком скафандре до глубины 100 м и водолазами в панцирном снаряжении до 160 м. Всего обследована площадь около 6500 м<sup>2</sup>. В точке задевов обнаружены камни, в точке 69°16'5" и 33°32'0" камни и бронированный кабель. В точке 69°17'4" и 33°32'4" на глубине 270 м неоднократные задевы тралом. При чем при задеве наблюдалось сильное выделение масляных пятен. В этом районе несколько дней после гибели подводной лодки держалось масляное пятно. В этой же точке был звонок металлоискателя. На обследованном в этом месте трале обнаружен налет бронзы. Пеленг на расстоянии данное сигнальщиком поста СНиС (остров Торос, пеленг 120, расстояние 20 каб.), совпадает с затральной точкой. Исходя из вышеизложенного, место гибели ПЛ Щ-424: 69°17'4" и 33°32'4"».

Официальное расследование трагедии еще не было закончено, как начальник Мурманского НКВД уже 29 октября 1939 года отправил обстоятельную телеграмму на трех страницах Л. Берии. В телеграмме были изложены подробности маневрирования лодки перед столкновением с РТ-43, описываются ошибочные действия командира Шуйского, капитана

тральщика Дружинина и находившегося на его борту военного лодмана Соколова. В телеграмме сообщалось, что на этих людей запрошены компрометирующие материалы. Заканчивается телеграммный текст весьма характерно для того времени: «Работаем над выявлением возможной контрреволюционной деятельности Дружинина, Шуйского и Соколова и совершения ими потопления подводной лодки сознательно».

Из воспоминаний ветерана Северного флота Н.Н. Козлова: «Эту катастрофу тяжело переживали в бригаде. Военный трибунал признал виновными в гибели Щ-424 капитана траулера и командира К. Шуйского. Обоих приговорили к высшей мере наказания. Я хорошо знал Константина Матвеевича, было ему всего 32 года, жизнерадостный, общительный, он пользовался авторитетом среди подводников. Посоветовавшись в своем кругу, группа лодочных и штабных офицеров, в том числе и я, написали в защиту своего товарища коллективное письмо И.В. Сталину. Мы указали в своем ходатайстве на невиновность Шуйского в происшедшем столкновении, отметили слабое навигационное оборудование подходов к Кольскому заливу и его фарватеров. Время тогда было суровое, кое-кто отговаривал нас от такого поступка, пугая возможными карами. Письмо мы сделали с грифом “Совершенно секретно”, отпечатали в одном экземпляре адресату, в делопроизводстве остался только исходящий номер. О нашем поступке узнали в Политуправлении ВМФ, последовало указание флотским комиссарам разобраться, кто зачинщик, авторы и каково содержание письма».

Вскоре состоялся суд, который приговорил капитана траулера Дружинина и командира Щ-424 Шуйского к расстрелу, а лодмана Соколова к шести годам лагерей. Однако вскоре по ходатайству подводников высшую меру Шуйскому заменили на 10 лет лагерей. Ветераны считают, что в спасении жизни Шуйского помогло то самое письмо, которое с риском для жизни сочинили и отправили его боевые товарищи.

К сожалению, этими трагическими событиями неприятности для Северного флота не закончились. Уже 13 ноября 1940 года в море пропала без вести подводная лодка Д-1, «Декабрист». После двух катастроф на Северный флот прибыл с проверкой только что назначенный наркомом ВМФ Н.Г. Кузнецов. Но едва он уехал, как новая беда. В начале лета 1940 года на торпедном складе в Мурманске произошли пожар и взрыв торпед с человеческими жертвами. Непрерывающаяся череда чрезвычайных происшествий привела к снятию с должности командующего флотом В.П. Дрозда. На его место в августе был назначен контр-адмирал А.Г. Головкин.

Известный писатель-маринист подводник Сергей Ковалев считает: «Трагедии Щ-424 и Д-1 сказались и на неудачах наших подводников в первые месяцы Великой Отечественной войны. Дело в том, что из-за гибели подводных лодок командирам субмарин Северного флота было строжайше запрещено погружаться в районах, где глубина превышала рабочую глубину погружения их подводных лодок. Поскольку в Баренцевом море полигонов с такими глубинами просто не существовало, приходилось уходить для отработки задач в Белое море. Часто в Белое море не находишься, а потому погружались лодки весьма редко. Это, в свою очередь, самым негативным образом сказалось на подготовке командиров лодок и экипажей».

И все же почему с Шуйским поступили столь гуманно? Разумеется, решающую роль в спасении его жизни сыграло коллективное письмо, инициированное командирами-подводниками Иваном Колышкиным и Николаем Козловым. Вспомним, что шел 1939 год и смельчаков, кто бы писал такие письма Сталину, в стране были единицы. Отметим, что письмо при этом было коллективным, а значит, выражало точку зрения всего командного состава подплава Северного флота. Сталин был мудрым человеком и прекрасно понимал, что в обстановке уже начавшейся мировой войны производить массовые аресты комсостава североморского подплава ни в коем случае нельзя. Если же, наоборот, прислушаться к подводникам и заменить статью прогоревшему командиру, это значительно улучшит моральный климат

среди подписантов. Люди успокоятся и будут больше думать о том, как победить, а не о том, что их вот-вот посадят. Заметим, что вопреки «традициям» 1937–1938 годов не был расстрелян за целую серию катастроф и командующий флотом Дрозд. Его даже не разжаловали, а просто назначили с понижением на Балтийский флот.

О том, что репрессии на флоте к этому времени сошли на нет и Сталин теперь, наоборот, старался сохранить оставшиеся командные кадры, говорит и похожий случай на Тихоокеанском флоте, произошедший в это же время. Там во время буксировки в шторм был посажен на камни и разбит волнами новейший эскадренный миноносец «Решительный». Ответственность за столь бездарную потерю новейшего эсминца несли двое: командующий флотом Н.Г. Кузнецов и командовавший буксировкой эсминца капитан 2-го ранга С.Г. Горшков. Вопреки всем ожиданиям Сталин и в этом случае обошелся без репрессий. Горшков был просто переведен с понижением на Черное море (в отличие от трагедии Щ-424 на «Решительном» не было погибших), а Кузнецов вскоре и вовсе назначен наркомом ВМФ. Но и в этом случае не последнюю роль в решении Сталина о наказании сыграл убедительный и аргументированный доклад Кузнецова – аналог письма Колышкина и Козлова.

Из воспоминаний ветерана Северного флота Н.Н. Козлова: «Винновым грозило самое суровое наказание. Однако через некоторое время пришла выписка из указа Председателя Президиума Верховного Совета М.И. Калинина: высшая мера виновникам катастрофы заменялась на десятилетний срок заключения. До этого командир Шуйский и капитан траулера просидели несколько десятков дней в камере смертников. Может быть, и сыграло положительную роль наше письмо вождю, не знаю, но оно явилось определенной проверкой порядочности командного состава подводников. Кстати, после указа отстали от нас и политотдельцы. С началом войны неожиданно К. Шуйский появился у нас на бригаде, его, как он сказал, “отпустили смывать преступление кровью”».

Однако отпустили Константина Матвеевича Шуйского не просто так. Все те же Колышкин, Козлов и другие с началом войны обратились к наркому ВМФ Кузнецову с просьбой вернуть опытного офицера-подводника на флот. Вслед за Шуйским переслали и его личное дело с многозначительным примечанием «с последующим отбытием срока заключения после войны». Впрочем, для того, чтобы исполнить это предписание, надо было еще остаться в живых.

Вначале Шуйского назначили старпомом подлодки К-3, которой командовал К. Малофеев. Командиром назначать его было нельзя, так как судимость еще не была снята. На К-3 Шуйский участвовал в четырех боевых походах, в которых были потоплены 2 транспорта и поврежден один корабль.

При этом судимость с Шуйского сняли только в 1942 году. Причиной к снятию послужили итоги знаменитого декабрьского боя в 1941 году К-3, которую вывел в море Магомет Гаджиев. Шуйский был в этом походе старпомом. Тогда подводная лодка потопила транспорт, подверглась преследованию, всплыла в надводное положение и расстреляла преследовавшие ее корабли охранения конвоя. В итоге орденами и медалями наградили весь экипаж, кроме одного человека – Шуйского: с него сняли судимость.

Вот как описывает события, которые изменили судьбу старпома К-3, историк Северного флота и писатель-маринист Сергей Ковалев: «19 февраля 1942 года подводная лодка Щ-403, которой командовал капитан-лейтенант Семен Коваленко, высадив на вражеский берег группу разведчиков, ночью в надводном положении выходила из Порсангер-фьорда. Внезапно она встретила немецкий отряд боевых кораблей в составе минного заградителя “Бруммер” и двух тральщиков, М-1502 и М-1503. На “щуке” вахтенный офицер, находившийся в рубке на командирском мостике, растерялся и вместо того, чтобы скомандовать: “Срочное погружение!”, пригласил командира на мостик. Коваленко, поднявшись из прочного корпуса наверх, мгновенно оценил обстановку: лодку обнаружили, а один из тральщи-

ков уже пытается выйти на таран. Расстояние между ним и Щ-403 резко сокращается, и о погружении, даже самом срочном, уже не может быть и речи. Более того, по лодке вражеские корабли открыли ураганный артиллерийский и пулеметный огонь. Командир “щуки” дал команду приготовить кормовые торпедные аппараты к залпу. И аппараты приготовили к стрельбе. Но в тот момент, когда уже нужно было выстрелить по минному заградителю, команда на залп до кормового отсека почему-то не дошла. Однако лодка все равно уклонилась от таранного удара тральщика. Вслед за ним в атаку на “щуку” вышел уже минный заградитель. Но командир прикинул по расстоянию до “Бруммера”, что “по-срочному” они погрузиться успеют. Подал команду: “Срочное погружение!” – и в этот момент его тяжело ранило. Коваленко упал в ограждении рубки, прозванном подводниками за полукруглые обводы “лимузином”. А вахтенный офицер, выждав короткое время, оглядел мостик и поспешил к рубочному люку. Крикнул: “Есть кто в “лимузине”?” Но ответа не последовало. А еще он увидел, как вниз, в прочный корпус, спускался кто-то, тяжело раненный, окровавленный, и офицер посчитал, что это командир. Но это был боцман.

Вахтенный офицер дал возможность мнимому командиру спуститься в центральный пост. И уже когда начал закрывать за собой рубочный люк, так как лодка шла на срочное погружение, то внезапно увидел в темноте лежащего командира, последними словами которого были: “Погружайтесь без меня!” Но что значило в той ситуации спасти командира лодки? Лодка успела погрузиться на глубину лишь семь метров. И таранного удара минного заградителя избежать ей не удалось, хотя и пришелся он вскользь по легкому корпусу, погнул перископы, перекошил ограждение рубки...

Коваленко остался жив. Немцы подобрали его из воды. Вначале выдавал себя за краснофлотца. Однако по агентурным сведениям немцы все же установили, что он командир подводной лодки. О мужественном поведении североморца в плену свидетельствует тот факт, что в 1944 году его расстреляли, по архивным свидетельствам, за попытку поднять восстание среди военнопленных в концлагере, который находился во Франции.

Щ-403, вот уж воистину счастливая “щука”, оторвалась тогда от преследования и возвратилась в базу».

Командиром обезглавленной Щ-403 и назначили капитан-лейтенанта Шуйского. На этой должности в полной мере раскрылся его командирский талант. В шести сложных боевых походах он уничтожил пять транспортов и тральщик противника. За эти подвиги Шуйский, единственный из всех североморцев-подводников, был удостоен ордена Александра Невского и трех орденов Боевого Красного Знамени. Есть легенда, что Шуйского представляли и к званию Героя Советского Союза, но кому-то наверху показалась такая оценка героизма командира Щ-403 излишней.

Летом 1943 года Краснознаменной стала и сама подводная лодка Щ-403. В свой очередной боевой поход она вышла в октябре того же года и не вернулась в базу... Предположительно, Щ-403 погибла вместе со всем экипажем 17 октября в районе мыса Маккаура от подрыва на mine. На памятнике героям-подводникам в Полярном выбито и имя капитана 3-го ранга К. Шуйского.

\* \* \*

В целом анализ предвоенных катастроф ВМФ, связанных с тараном надводными кораблями своих же подводных лодок, говорит в большинстве случаев о безответственном отношении командиров и офицеров кораблей к своим обязанностям, непонимания ими опасности нарастающих событий, медленной реакции на меняющуюся обстановку и запоздалом в связи с этим принятии решений. Все это явилось следствием весьма низкого уровня подготовки командиров подводных лодок и всего командного состава советского подплава в

середине 30-х годов XX века. Причины этого следует искать в том числе и в практически полном уничтожении дореволюционных командных кадров, имевших опыт Первой мировой войны и прекрасную теоретическую подготовку. Еще более усугубило дело уничтожение уже заново подготовленных кадров в 1937–1938 годах. Все это и предопределило неудачи наших подводников в первый период Великой Отечественной войны: низкие боевые результаты и большие потери. Обстановка стала выправляться только тогда, когда командиры подводных лодок набрались боевого опыта. Прошли через череду аналогичных катастроф в предвоенное время и все ведущие флоты мира. Увы, но освоение новых тактических приемов, опыта совместного маневрирования подводных лодок с надводными кораблями и учебных выходов на них в атаку на всех флотах были щедро оплачены кровью подводников...

## Трагедия Щ-139

*Оборвался сигнал, как живая струна,  
Что случилось – никто не узнает.  
И ворвались в отсеки пожар и вода.  
Они поняли, что погибают.*

*Я. Ливанский*

Об этой давней и весьма запутанной истории не помнят ничего уже даже ветераны. Это не случайно. Во-первых, произошла она давно, а во-вторых, уже тогда было сделано все, чтобы пресечь любую утечку информации. И сегодня, занимаясь происшествием на Щ-139, мне пришлось буквально по крупицам собирать сведения о том давнем событии. Даже сейчас в истории с этой тихоокеанской подводной лодкой гораздо больше вопросов, чем ответов.

Официальная информация о событиях 26 апреля 1945 года чрезвычайно скудна. Известно лишь, что в этот день на подводной лодке Тихоокеанского флота Щ-139, находившейся в базе Владимир, произошел взрыв, в результате которого погибли несколько человек, а сама лодка была на длительное время выведена из строя. В некоторых источниках встречается предположение, что имела место спланированная диверсия. Вот, пожалуй, и все. Много это или мало? Мало, если ограничиться только этим. Много, если принять данную информацию как исходную и начать поиски.

О том, насколько мне удалось приоткрыть завесу тайны над взрывом Щ-139, судить вам, уважаемые читатели.

## Подводная лодка Щ-139 и ее экипаж

К середине 30-х годов XX века Советский Союз прилагал все силы для создания современного ВМФ, способного надежно прикрыть морские и океанские границы государства. Отсутствие средств и неготовность отечественной промышленности к созданию мощного надводного флота вынудили руководство СССР развернуть массовое строительство подводных лодок, чтобы с их помощью создать угрозу флотам вероятного противника. Особенно актуальным стоял вопрос обороны океанских рубежей для Дальнего Востока, где у нас тогда практически не было надводных боевых кораблей. Кроме этого, на Дальнем Востоке отсутствовали и судостроительные заводы. Именно поэтому было решено сделать основой боевой мощи Тихоокеанского флота подводные лодки. Новые субмарины энергично строились на заводах Ленинграда и Нижнего Новгорода, затем их в разобранном виде спецэшелонами доставляли во Владивосток, где снова собирали. Процесс затратный и муторный, но иного выхода просто не было. Всего за 1932–1940 годы на Тихий океан было перевезено эшелонами 86 подводных лодок разных проектов. Это было поистине титаническое мероприятие, которое, однако, позволило создать в короткие сроки на дальневосточных рубежах мощный подводный флот.

Подводные лодки новой, ускоренно строящейся в середине 30-х годов X серии вобрали в себя все лучшее, чего добились советские конструкторы кораблей к тому времени. К новой серии принадлежала и «щука», получившая наименование Щ-315. Эта подводная лодка является главной героиней нашего рассказа, а потому познакомимся с ней поближе.

Надводное водоизмещение новой субмарины составило 592 тонны, подводное – 715 тонн. При длине в 58 метров и ширине корпуса в 6 метров «щука» имела осадку 4 метра. Вооружение Щ-315 включало 3 45-миллиметровых орудия, 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата с запасом торпед в 10 штук и 2 пулемета для защиты лодки от вражеских самолетов. Максимальная надводная скорость хода 12 узлов, подводная – 8 узлов. Рабочая глубина погружения 75 метров, а предельная 90 метров. Расчетная автономность пребывания в море составляла 20 суток. Впрочем, именно в это время тихоокеанские подводники на «щуках» начали значительно перекрывать расчетный норматив в два и три раза. Экипаж новой субмарины составил 37 человек. В целом новая лодка отвечала требованиям времени, хотя скорость хода оставляла желать лучшего.

Лодка была заложена 17 декабря 1934 года на заводе № 112 «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде под заводским номером 85 и строилась, в основном, из деталей, изготовленных на Коломенском машиностроительном заводе. 27 апреля 1935 года новую «щуку» спустили на воду. Вначале Щ-315, как и многих ее предшественниц, предполагалось так же отправить по секциям на Дальний Восток, но потом планы в отношении субмарины изменились. Судьба Щ-315 была решена иначе.

5 апреля 1937 года (по другим данным, в мае 1937-го или 17 апреля 1935-го) подводная лодка была спущена на воду. 5 декабря 1937 года на Щ-315 был поднят военно-морской флаг, и она вошла в состав учебного дивизиона подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. Первым командиром лодки стал старший лейтенант В.А. Егоров.

17 июля 1938 года в связи с введением новой нумерации подводных лодок в советском флоте Щ-315 получила новое обозначение – Щ-423. К началу 1939 года лодка успешно выполнила весь курс боевой подготовки и отработала экипаж.

В то время шло интенсивное освоение Северного морского пути в целях возможной проверки межтеатровой переброски кораблей. Первые успехи сквозных плаваний по Северному морскому пути в обоих направлениях и навели руководство ВМФ на мысль перегнать таким образом на Дальний Восток подводную лодку. Разумеется, были известные сомнения,

дойдет лодка или ее раздавит льдами? Но внешнеполитическая ситуация диктовала, что проверить возможность такого, более быстрого и эффективного способа переброски подводных лодок на Тихий океан надо обязательно. Для выполнения этой рискованной миссии и была избрана Щ-423. Произошла и смена командира, вместо ушедшего В.А. Егорова Щ-423 принял под свое начало старший лейтенант Кейсерман.

9 мая 1939 года субмарина начала переход по Беломоро-Балтийскому каналу с Балтики на Север и 21 июня 1939 года вошла в состав Северного флота. Здесь в командование субмариной вступил старший лейтенант Алексей Матвеевич Быстров. Однако сразу начать подготовку к тяжелейшему переходу по арктическим морям не удалось. Началась война с Финляндией, и Щ-423 оставили на воюющем Северном флоте. Теперь она входила в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота.

Об участии Щ-423 в войне информация разнится. По одним источникам, лодка находилась в ремонте, поэтому участия в боевых действиях не принимала, по другим, Щ-423 все же выходила в боевой поход и патрулировала у побережья Норвегии, между портом Варде и мысом Нордкин, впрочем, безрезультатно, так как финские суда в этом районе так и не появились.

20 мая 1940 года, сразу же по окончании боевых действий в Финляндии, было принято постановление Комитета обороны при Совнаркомом СССР о переводе одной подводной лодки Северного флота на Тихий океан Северным морским путем, что ранее еще никогда не осуществлялось. Выбор командующего Северным флотом контр-адмирала Дрозда пал на Щ-423. Это было не случайно. Дружный и сплоченный экипаж Щ-423 имел большой опыт плавания в студеное Баренцевом море в сложных погодных условиях и во льдах. Молодой командир корабля старший лейтенант А. Быстров грамотно и уверенно управлял им. Весь личный состав состоял из комсомольцев и коммунистов. Военкомом был старший политрук В. Моисеев, инженер-механиком – воентехник 1-го ранга Г. Соловьев. Подводники понимали трудности и риск предстоящего похода, но гордились ответственным заданием. Командование не стало «укреплять экипаж» опытными специалистами с других кораблей, ломая сложившиеся в нем связи и взаимоотношения, что, конечно, положительно сказалось на настроении людей. Никому не надо было напоминать об ответственности, качестве осмотра и ремонта механизмов и устройств.

С 25 мая моряки вместе с рабочими Мурманского судоремонтного завода трудились по 14–16 часов в сутки, чтобы вовремя и тщательно выполнить предусмотренные планом работы. Работой по подготовке лодки к нелегкому плаванию руководил корабельный инженер А.И. Дубравин, курировал же подготовку Щ-423 командующий Северным флотом контр-адмирал В.П. Дрозд, который неоднократно посещал субмарину, вникая во все мелочи.

Большую практическую помощь подводникам оказал назначенный инженером экспедиции особого назначения (ЭОН-10) военинженер 2-го ранга А. Дубравин. Предложенные им конструктивные решения дополнительной защиты корпуса, рулей и гребных винтов были приняты и прошли проверку во льдах Арктики. Корпус Щ-423 обшили смешанной деревянно-металлической «шубой» толщиной 150–200 мм, сняли носовые горизонтальные рули, а вместо штатных кормовых установили съемные на укороченном баллере, что позволяло при необходимости производить их съемку и постановку без ввода в док. Бронзовые винты заменили на стальные, меньшего диаметра, со сменными лопастями. У верхних носовых и кормовых торпедных аппаратов вместо волнорезных щитов поставили специально изготовленные, которые можно было легко и быстро снять корабельными средствами. По окончании работ верхние торпедные аппараты простреляли торпедо-болванками, убедившись в возможности их использования при наличии «шубы».

Учитывая сложность ледового плавания, слабую изученность некоторых районов по маршруту перехода, необходимость на завершающем этапе знания Тихоокеанского театра, на время арктического рейса экипаж Щ-423 возглавил опытный подводник капитан 3-го ранга И. Зайдулин, а старший лейтенант А. Быстров стал его дублером. Судьба Измаила Матигуловича, флотская и человеческая, еще ждет своих исследователей.

Из воспоминаний племянника И.М. Зайдулина, капитана 1-го ранга в отставке И. Чефонова: «Достоверных сведений и архивных документов о И.М. Зайдулине до обидного мало. Татарин по национальности, уроженец Аджарии навсегда связал свою жизнь с морем, с военным флотом, в 1922 году поступив в училище имени М.В. Фрунзе. Он знал как подводный, так и надводный флот. После училища командовал торпедным и сторожевым катерами, был связистом на эсминце “Фрунзе”, а затем прошел все ступени, от штурмана до командира на подводных лодках. Простой и достойный в общении, он был прекрасным рассказчиком, обладал метким и острым словом, обо всем говорил прямо, даже когда это могло отразиться на его службе да, видимо, и отражалось. Думаю, что как подводника его вполне может охарактеризовать тот факт, что до 1940 года он командовал уже подводными кораблями четырех типов – “М”, “Щ”, “Л” и “Д”. В 1936 году, командуя Щ-123, он в три с лишним раза превысил установленную норму автономного плавания для этого типа кораблей, за что весь экипаж был награжден орденами, а Зайдулин – орденом Красной Звезды. Но последовали трагические годы для командного состава Красной Армии и флота. Вместе с командиром 5-й морской бригады Г. Холостяковым были арестованы и некоторые командиры подводных лодок. Но даже тот несправедливый суд вынужден был признать, что в диверсиях, шпионаже, терроризме и измене Родине они не виновны, что “Бук, Зайдулин, Бауман и Ивановский не виновны во вредительстве, а только допускали служебную халатность... Вредительство в плавании во льдах – ложное, так как теперь все бригады так плавают. Мы просто были первыми...”. После освобождения Измаила Матигуловича, не потерявшего веры в справедливость и торжество правды, в октябре 1939 г. назначили исполняющим дела командира подводной лодки Д-2 Северного флота и лишь через 7 с небольшим месяцев утвердили в этой должности. Может, эти события и повлияли на то, что никто из подводников за исторический поход 1940 года так и не был награжден. Зайдулин за короткий срок завоевал авторитет грамотного, решительного и смелого командира и как никто другой подходил для этого сложного перехода».

22–24 июля в Мотовском заливе провели испытания всех механизмов и устройств подводной лодки Щ-423, проверили управляемость в подводном (на глубине 45 метров) и надводном положениях, остойчивость, маневренные качества, которые оказались вполне удовлетворительными. После завершения подготовки экипажу был предоставлен трехдневный отдых. Наступило 5 августа 1940 года. Корабль прибыли проводить только что снятый с должности командующего Северным флотом контр-адмирал Дрозд и вновь назначенный на этот пост контр-адмирал Головкин. В 13 часов 15 минут лодка отошла от пирса Полярного. Ледовый поход начался.

Баренцево море встретило подводников неприветливо – штормило, временами лодка попадала в полосы густого тумана. Сложная обстановка сразу же потребовала от людей максимума внимания в обслуживании механизмов и управлении кораблем. На этом отрезке пути подводная лодка неоднократно погружалась и всплывала – надо было сохранить навыки подводного плавания у экипажа на время следования во льдах.

По данным ледовой разведки, в юго-западной части Карского моря был сплоченный лед, и поэтому «щука» пошла через пролив Маточкин Шар, где встретила с ледоколом «Ленин» (с 1965 года «Владимир Ильич») и транспортом «А. Серов», также входящими в состав ЭОН-10. На судах имелось 250 тонн различных грузов и топлива для экспедиции, в том числе на случай вынужденной зимовки. На «А. Серове» размещалась и ава-

рийно-ремонтная партия, возглавляемая младшим воентехником Н. Федоровым. Здесь на подводной лодке сняли кормовые горизонтальные рули, для установки которых на место при необходимости погружения требовалось 12–16 часов.

Возглавлял экспедицию военинженер 1-го ранга И. Сендик, хорошо знавший Северный театр. Для изучения условий плавания в арктических морях, анализа и обобщения его опыта на кораблях отряда находились преподаватель военно-морской академии капитан 1-го ранга Е. Шведе, впоследствии профессор, доктор военно-морских наук, и слушатель ВМА капитан-лейтенант М. Бибеев.

В Карском море подводники получили ледовое крещение. 12 августа ледовая обстановка усложнилась до 8–9 баллов. Приходилось даже приостанавливать движение. При форсировании крупнобитого льда крен порой доходил до 7–8°, а дифферент до 5–6°. По многу часов на мостике, открытом для ветра, обжигающего лицо, приходилось нести командирам свою нелегкую вахту. Ни отвернуться, ни укрыться от него нельзя – надо было внимательно следить за маневрами ледокола, не допустить опасного сближения с ним, вписаться в его кильватерный след, уклониться от льдин, внезапно появляющихся из-под кормы ледокола, чтобы они не попали под винты подводной лодки. В такой обстановке и проверялись мастерство командиров, слаженность действий мотористов, быстро отрабатывающих команды машинных телеграфов. При осмотре на Диксоне особых замечаний по подводной лодке не было, что является главным показателем умелого управления ею во льдах. А вот у транспорта обнаружили поломку одной лопасти гребного винта.

Продолжили движение на восток 17 августа – сначала по чистой воде самостоятельно, а от острова Тыртова через пролив Вилькицкого под проводкой ледоколов вышли в море Лаптевых. На этом участке пути толщина льда достигала уже 3–4 метров. При сжатиях ледяные глыбы напоздали на корпус подводной лодки, создавая крен до 10°. Все свободные от вахты моряки не единожды расчищали узкую обледеневшую палубу и каждый раз выходили победителями в борьбе с ледяной стихией. Низкая температура воздуха и забортной воды, высокая влажность в отсеках ухудшили условия обитаемости на корабле, потребовали большого напряжения физических сил моряков, но и здесь они нашли выход – с ледореза «Ф. Литке» подали по шлангу пар для отопления и просушили все отсеки.

В этой сложной обстановке транспорт «Серов» потерял еще 2 лопасти гребного винта. Пришлось в бухте Тикси перегружать имущество экспедиции на теплоход «Волга», который дальше следовал в составе ЭОН. 31 августа рейс был продолжен.

Остались позади Новосибирские острова, и лодка уже в Восточно-Сибирском море. После Медвежьих островов тяжелый многолетний лед становился все сплоченнее, достигая 9–10 баллов. Пришлось воспользоваться помощью и ледокола «Адмирал Лазарев». Особенно трудная ситуация сложилась между мысами Шелагским и Биллингса. На некоторых участках ледоколы проводили подводную лодку и «Волгу» на коротком буксире поодиночке. Но и эти препятствия были преодолены, и проливом Лонга «щука» вышла в Чукотское море. Опыт пройденного во льдах пути сказался – командиры лучше ориентировались в ледовой обстановке, своевременно осуществляли маневр, действовали более согласованно с капитанами ледоколов. Вскоре суда ЭОН-10 достигли Берингова пролива. Личный состав Щ-423 построили на палубе, прозвучали выстрелы из ее пушек – салют в честь покорения Арктики.

На новом театре северян встретил отряд подводных лодок Тихоокеанского флота под командованием капитана 2-го ранга Ф. Павлова: Л-7, Л-8 и Л-17. Кстати, в 1938–1939 годах Л-7 командовал именно И. Зайдулин... И такая встреча с родным кораблем! За мысом Дежнева Щ-423 вновь пришлось держать серьезный экзамен морской выучки – корабль застиг жестокий шторм. Крен доходил до 46°, порой волна полностью накрывала рубку, но и люди, и техника испытание выдержали. 9 сентября экспедиция прибыла в бухту Провидения, закончив переход Северным морским путем.

Личному составу предоставили отдых, моряки наконец-то помылись в бане. На лодке были установлены кормовые горизонтальные рули, произведены ее вывеска и дифферентовка, одну милю она прошла на перископной глубине. На седьмые сутки вышли в море. Поход продолжался. После захода в Петропавловск-Камчатский и короткого отдыха Щ-423 через 1-й Курильский пролив вошла в Охотское море. Вскоре подводников радушно встречали в Советской Гавани.

Наконец был пройден последний участок пути, и 17 октября 1940 года в 7 часов 59 минут Щ-423 бросила якорь в бухте Золотой Рог во Владивостоке. Задание Родины было выполнено с честью. За кормой остались восемь морей и два океана, 7227 миль, из которых 681 пройдены в ледовых условиях. На плавабазе «Саратов» состоялся вечер, посвященный этому героическому переходу. Впереди была служба на Тихоокеанском флоте. Отныне Щ-423 навсегда вошла в анналы истории российского флота. Впоследствии по результатам перехода было решено перевести таким путем из Ленинграда на Тихий океан крейсерские лодки К-21, К-22 и К-23, но этому помешала Великая Отечественная война, и «катуши» были оставлены воевать на севере.

Командование Тихоокеанского флота поздравило экипаж с завершением этого исторического плавания. Народный комиссар ВМФ объявил всему экипажу корабля благодарность и наградил участников похода знаком «Отличник РККФ». Есть сведения, что капитана 2-го ранга Зайдулина якобы представляли к званию Героя Советского Союза, потом передумали и наградили... все тем же значком «Отличник РККФ».

Как сложились в дальнейшем судьбы участников этого легендарного перехода? Капитан 2-го ранга И. Зайдулин в Великую Отечественную войну служил в бригаде подводных лодок, являлся старшим морским начальником в Геленджике и командиром ОВРа Керченской ВМБ. В 1943 году он стал начальником штаба учебного дивизиона подводных лодок СФ, готовил командиров к плаванию и боевой деятельности в сложных условиях Заполярья. Недаром старшим другом и наставником считал его известный подводник, Герой Советского Союза И. Фисанович. В 1943–1944 годах. Зайдулин уже на Краснознаменном Балтийском флоте – сначала в отделе подводного плавания, а затем в ОВРе. Во время десантной операции в Выборгском заливе отряд прикрытия под его командованием потопил 3 корабля противника «... при наличии весьма ограниченных своих сил и особенно огневых средств в условиях сильнейшего артиллерийского противодействия кораблей и береговых батарей противника. Лично сам т. Зайдулин показал себя в этой боевой операции как опытный и отважный морской офицер...». 26 августа он трагически погиб в море на катере, ошибочно атакованном нашей авиацией, так и не узнав о присвоении ему звания капитана 1-го ранга и награждении орденом Отечественной войны 1-й степени. Такого же ордена 2-й степени и тоже посмертно удостоен и капитан-лейтенант А. Быстров, погибший смертью храбрых на Черноморском флоте. На Краснознаменной гвардейской подводной лодке Д-3 Северного флота погиб капитан 3-го ранга М. Бибеев, а на тральщике № 118 в Карском море старшина 2-й статьи Н. Нестеренко.

Но вернемся к Щ-423. По прибытии на Дальний Восток Щ-423 вошла в состав 33-го дивизиона 3-й бригады подводных лодок Тихоокеанского флота с базированием на Находку.

В день начала Великой Отечественной войны, 22 июня 1941 года, Щ-423 была передана в состав 8-го дивизиона 3-й бригады подводных лодок Северо-Тихоокеанской флотилии ТОФ с базированием на Советскую Гавань. А 17 апреля 1942 года подводная лодка еще раз меняла свое название. Отныне она стала именоваться Щ-139.

Тихоокеанский флот считался в годы Великой Отечественной тыловым, так как не вел боевых действий. Потери он, однако, нес. В 1942 году одна за другой бесследно исчезли во время выходов в море две «малютки». Предположительно, обе попали на наши же оборонительные минные заграждения. Затем новая трагедия. 18 июля 1942 года на стоявшей в Нико-

лаевске-на-Амуре Щ-138 прогремел мощный взрыв. Причиной его стала детонация зарядных отделений запасных торпед во 2-м отсеке. Корабль мгновенно затонул, унеся с собой жизни 35 членов экипажа. Пострадала и стоявшая соседним бортом Щ-118. Подозрение, что на субмарине произошла диверсия, усилилось после того, как выяснили, что покончил жизнь самоубийством помощник командира лодки лейтенант П.С. Егоров, находившийся в момент взрыва на берегу. Это дало основание полагать, что именно он совершил диверсию и взорвал подводную лодку. 29 сентября «щуку» подняли с помощью спасательного судна «Тельман», но, принимая во внимание большой объем разрушений, ее не восстанавливали.

31 августа 1943 года во время ночных торпедных стрельб в заливе Америка из-за грубого нарушения командиром Щ-128 правил навигации его лодка нанесла таранный удар в борт Щ-130, которая затонула на глубине 36 метров. Спустя трое суток ее подняло спасательное судно «Находка». Личный состав, за исключением двух погибших при столкновении, чудом остался цел. Корабль отремонтировали и менее чем за полгода ввели в строй.

К началу 1945 года Щ-139 входила в состав 2-го отдельного дивизиона подводных лодок ТОФ и базировалась на Владимиро-Ольгинскую ВМБ. Дивизионом командовал в этот момент не кто-нибудь, а один из самых легендарных подводников Советского Союза, капитан 1-го ранга А.В. Трипольский. Имя Трипольского прогремело на всю страну еще в 1940 году, когда за боевые дела во время советско-финской войны он был удостоен звания Героя Советского Союза. В Великую Отечественную войну опыт Трипольского был использован в полной мере. В 1942 году именно он командовал тяжелейшим переходом отряда тихоокеанских подводных лодок через Тихий и Атлантические океаны на Северный флот. До этого подобных океанских переходов наши подводники еще никогда не осуществляли. Затем на Трипольского была возложена еще одна, не менее ответственная миссия. Он руководил приемкой и переходом из Англии в Полярный переданных нам англичанами подводных лодок типа «В», а после этого успешно командовал дивизионом этих лодок, лично ходя в боевые походы, и топил вражеские корабли.

Весной 1945 года капитан 1-го ранга Трипольский совсем не случайно снова оказывается на Тихоокеанском флоте, в должности командира дивизиона «щук». Другого второго подводника с таким огромным океанским опытом в то время на нашем флоте просто не было. Кому, как ни Трипольскому, выводить наши субмарины на океанские просторы для схваток с японским флотом!

Начальником штаба 2-го отдельного дивизиона был «коренной тихоокеанец» и опытный подводник, капитан 2-го ранга М.И. Кислов. Самой Щ-139 командовал к тому времени капитан-лейтенант И.А. Придатко. Но дела на одной из самых знаменитых лодок Тихоокеанского флота обстояли уже далеко не столь блестяще, чем в ее лучшие годы. Новый командир субмарины был явно не на своем месте и служил, что называется, «спустя рукава».

Из показаний бывшего командира дивизиона капитана 2-го ранга Миронова: «Щ-319 до прихода Придатко была одна из лучших лодок в дивизионе, личный состав был спаян, дисциплина на корабле была вполне удовлетворительная, организация службы хорошая. С приходом Придатко дисциплина и организация службы на корабле заметно ухудшилась. Личный и офицерский состав был настроен против него. Воспитательной работы с личным составом не вел. Своей деятельностью на берегу подрывал авторитет офицера – посылал личный состав в колхозы “на заработки для командира”. Сам ходил с подчиненными “на заработки” по колхозам. При дележе заработанного спорил с личным составом и чуть ли не вступал в драки. Распускал сплетни о вышестоящих командирах. Авторитетом у личного состава и офицерского состава как своей лодки, так и других подводных лодок не пользовался. Личная дисциплина у Придатко была низкая, за 1944 год имел 8 дисциплинарных взысканий, а многие проступки ограничивались словесным указанием и наставлением. В

основном, все взыскания были за плохую организацию на корабле. Корабль содержался грязно, борьбы за чистоту корабля не было».

Из спецдонесения особого отдела НКВД по Тихоокеанскому флоту: «На корабле имелись серьезные недочеты в содержании материальной части, особенно моторных и трюмных групп, а также торпедного и артиллерийского вооружения. Точная аппаратура спиртом не протиралась 5–6 месяцев, в то же время, когда спирт на лодку для этих целей отпускался, то Придатко расходовал его не по назначению. Кормовые горизонтальные рули заклинивались на 15 градусов, в результате чего неоднократно были случаи недопустимого дифферента подводной лодки до 30 градусов, что помогло привести к гибели корабля. Зная об этом, Придатко никаких мер к устранению дефектов не принимал.

Свидетель Корнеев по данному вопросу показал: «Однажды помню случай, командир Придатко не отпускал спирт для протирки аккумуляторных батарей месяца полтора. Старшина Самарин вынужден был записывать об этом в аккумуляторном журнале. При проверке дивизионными специалистами было установлено, что спирт на подводной лодке командиром расходовался не по назначению».

Находясь в очередном доковом ремонте в декабре, Придатко, несмотря на требования командира БЧ-1 старшего лейтенанта Черемисина о тщательной проверке установленной «Связьмортрестом» акустической аппаратуры, тщательную проверку установки таковой не обеспечил, торопившись с уходом к семье в бухту Ракушка. Впоследствии оказалось, что «Связьмортрестом» была установлена неисправная акустическая аппаратура, показания акустиков были неверные, что явилось одной из причин столкновения подводной лодки с катером на учениях в 1944 году.

В марте 1944 года по вине Придатко произошло столкновение с катером МО, в результате которого катер и лодка вышли из строя на длительное время, а материальный ущерб государству определяется в сумме 100 000 рублей.

В октябре 1944 года Придатко, пригласив на лодку специалистов завода № 202, мастера Сильченко, строителя Доренко и старшего мастера Морозова, организовал групповое пьянство в аккумуляторном отсеке лодки. Во время пьянки курили и жгли спички, что также могло привести к гибели корабля.

Свидетель Сильченко по данному вопросу, показал: «Когда мы вошли на лодку, то прошли в 3-й отсек, сели кушать. Придатко принес бидон спирта и налил нам спирта по кружке, грамм по 300. Затем спирт развели и выпили. Вскоре Придатко еще налил нам по две кружки. В процессе выпивки Придатко дал мне пачку папирос, затем вынул вторую пачку и стал нас угощать. Я, а также механик Уваров заметили Придатко, что курить на лодке нельзя, на что Придатко заявил: «Кто здесь хозяин? Раз я разрешаю – курите!» Механик потом провентилировал лодку.

Придатко зажигал спички и давал нам прикурить. Курили я, Придатко, Доренко и фельдшер. Выпивка происходила часа четыре, Придатко напился до бесчувственного состояния».

3 декабря 1944 года на корабле, находящемся в подводном положении, в результате короткого замыкания вследствие нарушения изоляции возник пожар в аккумуляторном отсеке, что могло привести к гибели корабля, лишь благодаря тому, что пожар был быстро обнаружен и ликвидирован, гибель корабля была предотвращена. При расследовании этого факта установлено, что нарушение изоляции произошло в результате того, что аккумуляторы батареи были плохо закреплены, шатались, угольник изолирующей резиной касался корпуса батареи. Придатко, как командир, зная об этом, мер к устранению не принял. Возникновению пожара способствовала также систематическая течь соляра из трубопроводов в районе 3-го отсека. Для устранения течи требовалось 144 кв. см подошвенной кожи. Придатко же, несмотря на неоднократные просьбы электриков лодки, мер к устранению этой

серьезной неисправности никаких не принимал в течение года. Выходили в море с неисправной системой трубопроводов, подвешивая в месте утечки соляра банку из-под консервированного мяса. Случай пожара Придатко скрыл от командования, внеочередного донесения о чрезвычайном происшествии не представил.

Придатко на следствии по этому вопросу показал: “Вне очередного донесения я не представлял, потому, чтобы не показывать на лодке и дивизионе лишнего случая чрезвычайного происшествия”.

По вопросу пожара свидетель Панарин показал: “С возникновением пожара из 3-го отсека к нам в 4-й стали передавать вещи, а мы стали их передавать в 5-й отсек. Пожар продолжался минут 10–15. Было много дыма, особенно в центральном посту, дым распространился и по другим отсекам. После ликвидации пожара всплыли и провентилировали подводную лодку. Я лично знаю, что протекал соляр из солярной магистрали и 3-го отсека и под капли соляра ставили жестяную банку из-под консервированного мяса, примерно в районе 33-го шпангоута, т. е. в непосредственной близости аккумуляторной батареи”.

До вступления в командование кораблем Придатко Щ-319 была одной из лучших в дивизионе. Придатко во время командования дисциплину и организацию службы на корабле развалил, пьянствовал, нарушал дисциплинарную практику, личный состав корабля использовал в ряде случаев в личных целях, ставя личные интересы выше государственных.

Свидетель Пацков показал по данному вопросу: “Личные дела Придатко ставил выше служебных и много раз личный состав снимал с лодочных работ и в приказном порядке заставлял носить на квартиру дрова и пилить. Мне лично неоднократно приходилось носить и пилить дрова на квартире Придатко. Кроме того, в 1944 году, весной, в приказном порядке Придатко заставил меня, Печеницына, Ключева, Морозова и других копать для него огород с корчевкой. Личный состав не хотел служить под командованием Придатко, высказывал желание списаться с Щ-319. Часто на корабле Придатко выпивал, помню случай в октябре 1944 года на заводе № 202. Придатко в 3-й отсек пригласил рабочих Дальзавола, пьянствовали, напилась до бесчувственного состояния, курили, жгли спички и дебоширили. Этим Придатко потерял свой авторитет у личного состава”».

Что и говорить, малосимпатичной личностью выглядит командир Щ-319. Любой слабый и плохо подготовленный командир корабля – это огромная недоработка его прямых начальников. Еще бы, ведь в руки случайного человека попадает дорогостоящая техника и боевое оружие, от него зависит судьба десятков людей! В такой ситуации, которая сложилась к весне 1945 года на Щ-319, что-то должно было произойти, и оно произошло.

## 26 апреля 1945 года

Чем памятен день 26 апреля 1945 года в истории нашего государства? В тот день войска 1-го Белорусского фронта уже ворвались на окраины Берлина, в котором развернулись ожесточенные уличные бои. За день 1-я гвардейская танковая армия очистила от гитлеровцев 30 городских кварталов, а 5-я армия 50 кварталов. Со стороны Рейгау в немецкую столицу ворвалась и 3-я гвардейская танковая армия, отбив прорывавшуюся на помощь берлинскому гарнизону 21-ю немецкую танковую дивизию. В тот день юго-западнее Берлина частями 13-й, 28-й, 3-й гвардейской и 3-й гвардейской танковой армий была окружена, пытавшаяся прорваться на запад 9-я немецкая армия, а войска 2-го Белорусского фронта форсировали восточный и западный Одер южнее Штеттина и овладели этим городом.

26 апреля в ходе Моравско-Оставской наступательной операции части 4-го Украинского фронта ворвались в город Моравска-Острава, а 53-я армия 2-го Украинского фронта в ходе Братиславско-Брновской операции освободили город Брно. В тот же день юго-западнее Пиллау войска 3-го Белорусского фронта форсировали канал, соединяющий Балтийское море с заливом Фриш-Гаф, разбив наступление по косе Фриш-Нерунг, а войска 39-й армии и 11-й гвардейской армии готовились к решающему штурму Кёнигсберга. В тот день корабли Балтийского флота осуществляли морскую и воздушную блокаду Либавы и Пиллау, пресекая попытки гитлеровцев перебросить окруженные войска в материковую Германию. Именно 26 апреля Гитлер окончательно спрятался в своем бункере под рейхсканцелярией, откуда он уже не вышел...

В этот же день, 26 апреля 1945 года, согласно официальной истории Тихоокеанского флота, в результате взрыва подрывных патронов подводная лодка получила две пробоины в прочном корпусе над торпедными аппаратами в 7-м отсеке (1,7 метра на 3 метра и 0,9 метра на 0,25 метра) и затонула, упершись кормой в грунт (глубина 7,5 м) у причала в бухте Ракушка (по другим данным, Северная) в заливе Владимир. Погибли четыре члена экипажа субмарины.

Разумеется, на фоне грандиозных сражений Великой Отечественной войны, больших потерь и потрясающих побед событие, произошедшее на Тихоокеанском флоте 26 апреля 1945 года, может показаться не столь значительным. Однако, с другой стороны, взрыв боевого корабля в военно-морской базе – случай исключительный, а если принять во внимание, что, согласно имеемой информации, взрыв был организован офицером этой же подводной лодки, то, согласитесь, история получается весьма некрасивая и в большой мере загадочная.

Поэтому попробуем разобраться в этой давней трагедии, основываясь на документах, к которым нам удалось получить доступ. Итак, перед нами специальное донесение особого отдела НКВД по ТОФ в адрес Военного совета Тихоокеанского флота о результатах расследования взрыва на подводной лодке Щ-139: «Взрыв на подводной лодке Щ-139 2-го отдельного дивизиона произошел в 13 часов 55 минут 26 апреля с.г. К моменту взрыва лодка находилась под зарядкой аккумуляторов, ошвартованной правым бортом к пирсу № 2, к левому борту была пришвартована к подводной лодке Щ-137.

С утра 26.04. 1945 г. до обеденного перерыва на подводной лодке Щ-139 производился планово-предупредительный ремонт. После ухода личного состава в кубрик на обед и после обеденный отдых на подводной лодке осталась вахтенная смена с дежурным офицером – командиром БЧ-2–3 лейтенантом Ефимовым.

К моменту взрыва на подлодке по отсекам находились: в 6-м отсеке – старшина Самарин – дежурный по низам, ст. краснофлотец Лазунов, подвахтенный по пирсу краснофлотец Галушко и пришедший для отдыха на лодку ст. краснофлотец Крутиков. В 4-м отсеке на

центральном посту – вахтенный ЦП моторист – краснофлотец Севастьянов и пришедший после обеда на лодку ученик-краснофлотец Щербаков.

В 3-м отсеке: в каюте командира – пришедший для отдыха командир лодки – капитан-лейтенант Придатко, являвшийся в этот день оперативным дежурным по дивизиону, и вахтенные на ЦП – краснофлотцы Гужавин и Воронин. Во 2-м отсеке отдыхали – вахтенный трюмный старший краснофлотец Зайцев и вахтенный электрик краснофлотец Бикмухаметов. В 1-м отсеке – командир БЧ-2–3 лейтенант Ефимов.

Через несколько секунд после взрыва лодка кормой опустилась на грунт с дифферентом на корму до 6°.

Сразу же после взрыва командир лодки Придатко выскочил в центральный отсек и объявил аварийную тревогу, после чего задраил люк и попытался проникнуть в 5-й отсек, однако, увидев, что в отсек поступает вода, переборку задраил и начал выключать рубильники, так как на батареях произошло замыкание, и свет стал садиться.

Услышав снаружи, что положение лодки дает возможность открыть люк, люк открыл и впустил на лодку остальной личный состав, прибывший к этому моменту на пирс. Попытка связаться с четырьмя краснофлотцами, отдыхавшими перед взрывом в отсеке, ни к чему не привела – 7, 6 и 5-й отсеки были залиты водой, и было очевидно, что люди погибли или от взрыва или захлебнулись.

Стоявшая рядом подводная лодка Щ-137 от взрыва не пострадала и была отведена в другое место. Наружным осмотром погрузившейся в воду кормы подводной лодки Щ-139 по левому борту, между 68-м и 70-м шпангоутами, была обнаружена пробоина размером от 2,5 на 3 метра. Организованная командиром 2 ОДПЛ капитаном 1-го ранга Трипольским подводка пластыря – положительных результатов не дала, и к подъему лодки приступила аварийно-спасательная партия, прибывшая к месту происшествия на спасательном судне «Находка».

Аварийно-спасательной партией имевшаяся в борту пробоина была заделана в подводном положении, путем электросварки, на трюм 7-го отсека была наварена шахта, в которую были опущены шланги насосов. Эти работы проводились с 28 апреля по 7 мая. 7 мая в 10.00 лодка была поднята путем откачки воды из 7, 6 и 5-го отсеков и подводкой под корму лодки мягких понтонов.

Внутренним осмотром затонувших 5–7-го отсеков и последующей разборкой места взрыва было установлено, что взорвались 23 подрывных патрона № 3, находившиеся в штатном ящике, под 6-м торпедным аппаратом, и 4 баллона с кислородом, находившиеся между указанным ящиком и левым бортом. Находившиеся в 7-м отсеке, но хранившиеся отдельно, в рундучке одного из краснофлотцев (Морозов) 2 подрывных патрона № 3 и 10 штук запальных стаканов не сдетонировали и были обнаружены после взрыва.

Взрывом, как указывалось выше, был вырван левый борт 7-го отсека в районе 6-го торпедного аппарата, полностью разрушено оборудование и приборы 7-го отсека, в том числе торпедные аппараты и машинные отделения, находившихся в них торпед. Резервуары торпед со сжатым воздухом разрушены не были, а запалы и БЗО торпед не сдетонировали, что спасло лодку от окончательной гибели и повреждений рядом пришвартованную подводную лодку Щ-137.

Полностью разрушена переборка 61 шпангоута и оборудование и приборы 6-го отсека. Отдыхавшие в 6-м отсеке 3 краснофлотца и главный старшина Самарин были убиты. У всех проломы черепов и множественные переломы костей. После осмотра трупы погибших были извлечены и преданы погребению. Разорвана и деформирована переборка между 6-м и 5-м отсеками. Оборудование 5-го отсека и дизеля от взрыва не пострадали».

## Что выявило расследование

Из специального донесения в адрес Военного совета Тихо океанского флота о результатах расследования взрыва на подводной лодке Щ-139: «Расследованием, а затем и собственным признанием было установлено, что взрыв был умышленно организован командиром БЧ-2–3 Щ-139 лейтенантом Ефимовым следующим путем:

19 марта 1945 года Ефимов по распоряжению командира лодки получил с базы для выполнения задачи ТЗ-10 один подрывной патрон № 2 и один запал (ДБШ) к нему.

Выполнение задачи ТЗ-10 было отменено, однако Ефимов продолжал хранить в своей тумбочке в 1-м отсеке лодки оба полученные предмета до дня взрыва, не внося полученных в приходно-расходный журнал боезапасов и не передавая запал на хранение командиру лодки.

В день взрыва Ефимов был дежурным офицером по лодке (документов о дежурстве Ефимова на лодке нет). Сам он это отрицает, заявив, что остался только на 2 часа за дежурившего помощника командира лодки, составлял график артиллерийских стрельб. Решив взорвать лодку и вынимая из своей тумбочки необходимые для составления графика “ПАС-Б-22” и “ПАС-В-4”, Ефимов одновременно взял из тумбочки хранившийся там подрывной патрон и ДБШ и положил их в карманы меховой куртки от альпакового костюма, в которую был одет.

Выбирая наиболее удобный момент для взрыва, воспользовавшись тем, что личный состав подводной лодки, за исключением вахты, ушел на берег, Ефимов отправил обедать в кают-компанию вместо себя дежурного по низам старшину Самарина, а сам остался обедать вместе с вахтой на лодке. Пообедав в 7-м отсеке, Ефимов лег на диван механика, находящийся в 6-м отсеке, возле двери, ведущей в 7-й отсек, с тем чтобы выбрать наиболее подходящий момент – отсутствие в 7-м отсеке личного состава.

В 7-м отсеке в это время находился обедавший, сменившийся с верхней вахты краснофлотец Голушко и мывший посуду краснофлотец Зайцев. Вскоре после их ухода в 7-й отсек зашел краснофлотец Щербаков (брал бумагу для конверта). Видя, что время подходит к концу обеденного перерыва и что на лодке скоро должен появиться остальной личный состав, Ефимов зашел в отсек в тот момент, когда там, в трюме, находился Щербаков. Для объяснения причин появления в 7-м отсеке Ефимов попросил Щербакова найти кружку для того, чтобы напиться воды. После того, как Щербаков нашел кружку и сразу же вышел из отсека, Ефимов, расположившись у ящика с подрывными патронами, вытащил из карманов подрывной патрон и ДБШ, вставил запал и положил патрон на крышку ящика с подрывными патронами. Зажгя фитиль от спички, к моменту воспламенения бикфордова шнура, Ефимов из 7-го отсека вышел и прошел, естественно, в 1-й отсек, как наиболее отдаленное на лодке от 7-го отсека место, где и переждал взрыв.

Объясняя на допросах мотивы взрыва подводной лодки, Ефимов показал, что лодку подорвал для того, чтобы покончить жизнь самоубийством на почве онанизма. Однако этот вопрос подлежит тщательному исследованию в процессе дальнейшего следствия. Данные следствия и показания Ефимова подтвердила в своих выводах привлеченная следствием к делу экспертная комиссия, определившая, что взорвались первоначально подрывные патроны и что подорвать их можно было только при помощи запала...

...В связи с диверсией на подводной лодке Щ-139 необходимо отметить следующие вопросы, вскрывшиеся в процессе расследования:

I. Следствием установлено, что на подводной лодке Щ-139 никто за исключением командира лодки капитан-лейтенанта Придатко и самого Ефимова, не знал, что Ефимов 19.3.45 года получил на лодку подрывной патрон и запал к нему. При этих условиях только

один командир лодки мог предотвратить взрыв, если бы добросовестно относился к своим прямым служебным обязанностям.

Дав распоряжение Ефимову о получении подрывного патрона и запала, Придатко обязан был проверить это и потребовать от Ефимова запал для того, чтобы хранить его у себя, как у командира корабля, что предусмотрено положением и что хорошо знал Придатко. Придатко этого не сделал, чем создал возможность бесконтрольного хранения на лодке в течение месяца и 10 дней запала вместе с подрывным патроном, что категорически запрещено. Воспользовавшись этой бесконтрольностью со стороны командира лодки, Ефимов, в свою очередь, держал запал у себя до подходящего момента организации взрыва.

Кроме этого, как установлено расследованием, Придатко не контролировал приход и расход боезапасов на лодке, в результате чего не только указанный подрывной патрон и ДБШ, но также полученные за 6 дней до взрыва 25 шт. подрывных патронов и 40 штук запалов к ним по книге учета боезапаса оприходованы не были.

Указанные факты халатного отношения Придатко к своим служебным обязанностям в связи с взрывом на лодке не случайны, так как до этого, на протяжении 1944 и 1945 года за халатность к служебным обязанностям, низкую дисциплину и организацию службы на лодке Придатко неоднократно имел предупреждения и дисциплинарные взыскания, в частности:

## **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.