

ТАЙНЫ МОРСКИХ АВАРИЙ  
И КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Владимир Шигин



ТРАГЕДИИ  
СОВЕТСКОГО ПОДПЛАВ

**Владимир Виленович Шигин**  
**Трагедии советского подплава**  
Серия «Тайна морских аварий и кораблекрушений»

*Текст предоставлен правообладателем*  
[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=16906296](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=16906296)  
*Трагедии советского подплава: Горизонт; Москва; 2015*  
*ISBN 978-5-9907590-9-1*

**Аннотация**

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. В книге, на основе архивных материалов, и опросов живых участников трагедий описаны случаи гибели и аварии советских подводных лодках «Рабочий», «Народовольца», «Металлист», Щ-424, Щ-139, М-256, М-351, М-352, М-259 и других кораблей. 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. 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.

## Содержание

Бей своих, чтобы чужие боялись	5
«Красноармеец» против «Рабочего»	6
Смерть от тарана	17
«Марат» против «Большевика»	26
Конец ознакомительного фрагмента.	33

# Владимир Шигин

## Трагедии советского подплава

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

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

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

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

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

С конца 1919-го по конец 1920 года «Ерш» кое-как 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 боеспособный вид, обучил новую команду. В октябре 1920 года подводный минный заградитель совершил первый робкий выход в Лужскую губу.

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

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

В то время было модным иметь на каждом корабле какого-нибудь почетного краснофлотца. Как правило, это были деятели партии и правительства. Однако на «Рабочем» почему-то никто из них состоять в почетных краснофлотцах не пожелал. Возможно, потому, что за лодкой уже закрепилась слава невезучей. Этот факт отражен в историческом формуляре подводного минзага. В том же формуляре отмечено и то, что «Рабочий» за все время своей службы в РККФ не был отмечен никакими наградами и не получил даже какой-либо благодарности. Не имел «Рабочий» и своего корабельного праздника. Почему так случилось, сказать трудно, поэтому на «Рабочем» считали днем корабля 23 февраля и праздновали его, так сказать, всенародно.

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

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

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.

Во время одного из очередных поворотов «Четверка» не дошла до угла поворота впередиидущей лодки и, срезав этот угол, оказалась в опасной близости к «Девятке». Видя это, штурман попытался уклониться от столкновения. Тиманов дал команду поворачивать вправо. Однако его команду не расслышал стоящий на руле в рубке рулевой Ершов, которому пришлось ее повторять дважды. Наконец лодка начала поворот, но так как в это время на ней работала всего одна машина, то ее мощности для быстрого маневра оказалось недостаточно.

В довершение всего лодку накрыло волной и швырнуло в противоположную от совершаемого ею маневра сторону. Видя, что маневр не получается, Тиманов после некоторого промедления крикнул в переговорную трубу рулевому. «Стоп! Полный назад!» Но было уже поздно. В этот момент лодку подняло вверх волной, а затем швырнуло на «Девятку». Удар форштевня «Четверки» пришелся в левую кормовую цистерну главного балласта «Рабочего». Тиманов все это время продолжал кричать в переговорную трубу: «Полный назад! Полный назад!» При этом он ни разу даже не пытался воспользоваться находившимся рядом с ним машинным телеграфом, может быть, потому, что просто не знал о таком, а может, потому, что находился в шоковом состоянии. Штурман истошно кричал и кричал в переговорную трубу, а драгоценные секунды таяли.

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

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

При этом на «Красноармейце» никак не могли разобрать передаваемого семафором. Только когда сигнальщик «Девятки» уже в шестой раз отмахал флажками, на «Четверке» наконец-то смогли кое-как прочесть 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 двадцати 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 считал невозможным. В противном случае Царевский вполне мог приказать личному составу выброситься за борт. Времени для этого у него было вполне достаточно.

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

Подводная лодка № 9 начала принимать все увеличивающийся крен 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 отправить шифровку командиру бригады и по Морсилам. Текст телеграммы был следующий: «Подлодка № 9 погрузилась с повреждениями. Жду указаний...» Во время совещания с комиссаром обсуждался вопрос о тексте телеграммы. 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 ОПТУ 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 Готланд. 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, Аезов 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 управле-

нию кораблем в сложных погодных условиях без должной проверки его профессиональной и морской подготовки.

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

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

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

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

Первая радиограмма с подводного заградителя № 9 на подводный заградитель № 4, который находился в совместном плавании с подводным заградителем № 9, была перехвачена мной в 19 час 37 мин. Содержание радиограммы следующее; «В 19 час 30 мин. мое место: широта – 59°21' северной и долгота – 27°24' восточной, следуя курсом 266е. 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 24е 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.

Отходя 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 радиограммах командира подводной лодки № 4, вызывает сомнение, т. к. на подводной лодке № 4 штурманской прокладки не велось.

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

Из акта обследования специальной комиссией 27 мая 1931 года поставленной в Кронштадте в док «виновницы» трагедии у Эрансгрунда – подводной лодки № 4 «Красноармеец»: «11 мая 1931 года Комиссия в составе председателя Командира Бригады подлодок Самборского, членов флагманского инженер-механика бригады подлодок Саллус и представителя ОГПУ Бриллиантова осмотрела в доке повреждения подводной лодки № 4, полученные при столкновении.

- 1) Форштевень в нижней части согнут немного на левый борт и шов пропускает.
- 2) Подкильный брус с правой стороны до отвода ободран.
- 3) Верхний угольник левого носового отвода лопнул. Отвод отогнут вниз на 45° и назад на 10°.

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

- 5) Втулка белого металла разорвана в 2-х местах вверх и вниз 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 елевого 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 1/2 мм. Они частично вылетели и имеют слабинку, но повреждение может быть старое, т. к. отверстия для гужонов залиты краской. Низ балластной носовой цистерны заложена 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 обоих лодок оторвало. На подводной лодке № 4 лопнул верхний угольник (отгибался вниз), а в подводном заградителе № 9 отвод отгибался вверх. Ввиду того, что отвод этой лодки ограждает руль полностью и прикреплен задней частью к концевой системе, а носовой частью частично к дифференциальной, а частично к прочному корпусу, могла получиться в прочном корпусе течь. При дальнейшем движении подводной лодки № 4 вперед, ее правый носовой руль ударился углом, по-видимому, в прочный корпус, распарывая его, правая наружная рама отогнулась, создавая дополнительный рычаг для изгиба балера руля. В это время подводная лодка № 4 уже застопорила ход, коснувшись слегка форштевнем, отчего на нем получился небольшой изгиб. После этого подводная лодка № 4 отошла назад под электромоторами. Очевидно, большое поступление воды вскоре затопило помпу Пирвица № 1, находящуюся по левому борту в корме около дифференциальной 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 дифференциал. Это и было основной причиной гибели подводного заградителя № 9. Председатель: командир бригады Самборский. Члены: Представитель ОПТУ Бриллиантов. Флагманский инженер-механик Саллуо.

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, прибывший за 2 дня до похода на подводную лодку, не знает, как нужно обращаться с машинным телеграфом, не потренировали его, вследствие чего в момент столкновения подлодки № 4

с подводным заградителем № 9 Тимонов, стоя на вахте вахтенным начальником, не мог воспользоваться машинным телеграфом для дачи полного хода назад лодке;

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

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

Кроме того, подсудимые Толкачев и Атавин, зная, что среди личного состава краснофлотцев дисциплина стоит не на должной высоте и что среди некоторых командиров были ненормальные взаимоотношения, влияющие на выполнение служебных обязанностей, не приняли никаких мер к поднятию дисциплины путем проведения соответствующей политработы 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 приказаний 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 Конструкшэн энд Инжэнэринг (Пэтерсон)» в Барнетте (Ванкувер, Канада).

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

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

вых. 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 шее 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 громкою 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 одним из первых свой пост в самый опасный и ответственный момент для жизни подводной лодки.

7) Весь остальной командный состав: командиры флагманский инженер-механик БПЛ МСЧМ, обеспечивающий в данном выходе временно исполняющего должность (врид) старшего инженер-механика В. А. 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. А. Майстрюк. Рассмотрев все обстоятельства гибели подлодки № 1, комиссия считает, что, если бы командованием лодки были приняты нужные меры, не было бы стольких жертв, а также сам подъем лодки был бы значительно облегчен.

### III. Организация по подъему лодки.

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

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

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

4) Порученное ЭПРОНу в лице начальника и военного комиссара Южного округа ЭПРОНа в Севастополе товарища Ф. Т. Крылова – специальное техническое руководство по подъему лодки было выполнено хорошо, проявлена настойчивость и уверенность в своих действиях.

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

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

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

Конкретно для бригады подлодок необходимо:

а) скорейшая достройка в качестве плавучей базы 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 выпусканию голубей с подлодки».

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

Июк 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, командовав-

шего подводными лодками и распоряжавшимся спасательными работами, за «отсутствие инициативы и здравого смысла при руководстве работами, на которые можно было рассчитывать, принимая во внимание его прошлую службу и опыт».

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

Не отстали от остальных и итальянцы. В августе 1928 года в Адриатике во время маневров столкнулись миноносец «Джузеппе Миссури» и подводная лодка F-5. Миноносец не успел уклониться в сторону от всплывшей перед ним субмарины и нанес ей таранный удар. В результате подводная лодка затонула со всем экипажем на глубине 40 метров. Большая часть экипажа некоторое время еще была жива в задранных отсеках. Вскоре из 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 морской 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 полубморочном 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 Крас-

ного 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 разделили 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, нарком-военмор 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 остановился только на приятном времяпровождении 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 выходить 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 под-

водных 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 скомандовал 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. 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 упражне-

ния 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 Штейнгаузенем, подтверждено начштаба 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 ВСОИ «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 ст., 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 спяну 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 начальника 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. Скоординировать 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 «Резолюшш», 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. Докоевое 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 ст. 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. Гардман 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. Коспochenko Григорий Михайлович;

29. Зернов Иван Кузьмич;
30. Ананьев Евгений Григорьевич;
31. Пикалев Петр Матвеевич;
32. Забеданский Сергей Демьянович;

## **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.