



Владимир Шигин

**Тайна гибели  
подводной лодки  
«Месть»**

ИСТОРИЯ КОРАБЛЯ

**Владимир Виленович Шигин**  
**Тайна гибели подводной**  
**лодки «Месть»**  
**Серия «История корабля»**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=14124987](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=14124987)*

*Тайна гибели подводной лодки «Месть» / Шигин В.В.: Вече; Москва;  
2018*

*ISBN 978-5-906858-39-9*

### **Аннотация**

Время неумолимо, и многие события, казавшиеся когда-то самыми значимыми и важными, сегодня забыты. И все же мы вновь обращаемся к дням минувшим, чтобы там найти ответы на вопросы дня сегодняшнего, вспомнить о людях, которых давно уже нет с нами.

История трагедии подводной лодки «Месть» (М-200) ныне уже мало кому известна. Ее заслонили иные, куда более поздние катастрофы, с куда большим количеством жертв, ставшие волею случая достоянием общественности и попавшие на страницы газет.

# Содержание

Ее называли «Местью»	6
Предверие беды	13
Конец ознакомительного фрагмента.	15

# Владимир Шигин

## Тайна гибели подводной лодки «Месть»

*Не рыдайте, увидев цветы над водой.  
Эта подан сигнал безутешной бедой.  
Здесь не чья-то вина, просто жизни цена  
На Земле опустилась до самого дна...*

*Олег Ассауляк*

Время неумолимо, и многие события, казавшиеся когда-то самыми значимыми и важными, сегодня забыты. И все же мы вновь обращаемся к дням минувшим, чтобы там найти ответы на вопросы дня сегодняшнего, вспомнить о людях, которых давно уже нет с нами.

История трагедии подводной лодки М-200 ныне уже мало кому известна. Ее заслонили иные, куда более поздние катастрофы, с куда большим количеством жертв, ставшие волею случая достоянием общественности и попавшие на страницы газет.

В процессе работы над этой небольшой документальной повестью автору неоднократно приходилось слышать: “Зачем вы занимаетесь этой некрасивой историей? Ведь в ней не было ничего героического, зато в досталь было безответственности и разгильдяйства!” Думаю, что столь однознач-

ная оценка событий, связанных с гибелью подводной лодки М-200, не совсем правомочна. Да, разумеется, была безответственность тех, кто по долгу был обязан предотвратить трагедию, но были мужество и самоотверженность тех, кто, до последних минут выполняя служебный долг, принял мученическую смерть в затопленных отсеках. А погибшие имеют право на память!

## Ее называли «Местью»

Заканчивался 1956 год. Страна стояла на пороге больших свершений. Был запущен в космос первый искусственный спутник Земли, осваивалась целина, вовсю шло создание военного союза Варшавского Договора, создавались ракетные войска стратегического назначения – принципиально новый вид Вооруженных Сил. Серьезные изменения происходили и в руководящем составе Министерства обороны. Во главе Военно-Морского Флота вместо оклеветанного и отправленного на пенсию после гибели линкора “Новороссийск” Н. Г. Кузнецова стал адмирал С. Г. Горшков, чья эпоха руководства ВМФ продлится долгих тридцать лет. В сверхсекретных КБ на судостроительных заводах уже создавались первые подводные атомоходы. Военно-Морской Флот готовился стать ядерным, ракетным и океанским.

Поздней осенью 1956 года подводные лодки, базировавшиеся на Палдиски, готовились к переходу в Балтийск и Лиепаяу. Дело в том, что находящийся в устье Финского залива Палдиски очень рано замерзал в отличие от незамерзающих более западных военно-морских портов. Поэтому, базируясь на Балтийск и Лиепаяу, корабли могли на протяжении всей зимы заниматься полнокровной боевой подготовкой.

Итак, 12 ноября командующий подводными силами Балтийского флота контр-адмирал Кучеренко сообщил теле-

граммой командующему Восточно-Балтийской флотилией вице-адмиралу Черокову о необходимости скорейшего перевода шести подводных лодок из состава только что сформированной 157-й отдельной бригады подводных лодок в Лиепая на зимовку. Вечером того же дня начальник штаба 157-й бригады капитан 2-го ранга Штыков доложил по телефону командующему подводными силами, что через три дня к межбазовому переходу будут готовы три подводные лодки, четвертая же, М-200, вынуждена будет задержаться в Палдиски до прибытия на нее нового командира. М-200 по предложению врио командующего подводными силами Восточно-Балтийской флотилии капитана 1-го ранга Кабо также решено было отправить зимовать в Лиепая.

Что же представляла собой подводная лодка М-200? Это была головная лодка типа “М” XV серии, так называемая “малютка”. История ее создания и боевой деятельности необычна и интересна. Заложена она была 31 марта 1940 года на Горьковском судостроительном заводе, а уже 4 февраля 1941 года спущена на воду. Однако достроить “малютку” долго не могли. Началась война, и два года подводная лодка простояла у достроечного пирса.

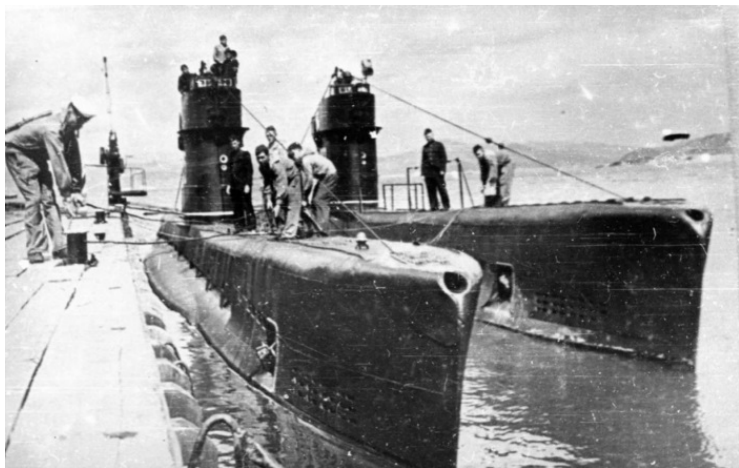


## Подводная лодка М-200

Но наконец средства на достройку М-200 нашлись. То были пожертвования тружеников Горьковской области и воинов-североморцев на борьбу с немецко-фашистскими захватчиками. 20 марта 1943 года на М-200 подняли Военно-морской флаг. По просьбе вдов погибших подводников и жителей Горького лодке присвоили и имя, символизирующее ее предназначение. Отныне она стала именоваться “Месть”. Одним из инициаторов сбора денег на достройку лодки была Л.М.Лободенко, вдова полкового комиссара В.М.Лободенко, который одно время был военкомом бригады подводных лодок Северного флота. Она обратилась с письмом в ЦК ВКП(б): "Мой муж погиб в первый год войны на Северном флоте, брат пал в боях за Украину, отец убит в Кронштадте... Внося свой небольшой вклад, мы об-



ращаемся ко всем женам моряков Советского Союза с призывом организовать сбор средств на постройку подводной лодки "Месть". Пусть героические моряки Красного Флота топят проклятых фашистов..." Новая "малютка" вошла в состав Каспийской флотилии и перешла в Баку. Но "каспийский этап" в жизни М-200 продолжался недолго.



## **Подводная лодка М-200 у пирса**

Постановлением ГКО от 22 апреля 1943 года было решено перевести 6 подводных лодок с Каспия в Заполярье. В их число попала и "М-200".

23 апреля лодка в составе первого эшелона направилась своим ходом из Астрахани в Горький, куда благополучно

прибыла 1 мая. На этом этапе переходом руководил инженер-капитан 1 ранга Н.В.Алексеев. В Горьком "М-200" вместе с однотипной "М-201" поставили в плавдок.

15 мая лодки начали движение в Молотовск, куда благополучно прибыли 28 мая. На этом этапе переходом командовал генерал-майор интендантской службы А.И.Лебедев.

28 мая 1943 года "М-200" вошла в состав Северного флота. 2 июня командиром лодки назначен капитан-лейтенант Шматов Павел Семенович. 12 сентября 1943 года командиром "М-200" назначен капитан 3 ранга Тураев Василий Андрианович. 19 октября "Месть" прибыла в Полярное и уже в декабре 1943 года совершила свой первый боевой поход, который не принес результатов. Под командованием Тураева "Месть" выходила на позицию еще два раза, но и эти походы не записали на счет лодки ни одного вражеского транспорта.

12 марта 1944 года командиром "М-200" назначен старший лейтенант (впоследствии капитан-лейтенант) Глазков Владимир Львович. Под его командованием "Месть" совершила два безрезультатных боевых похода. В некоторых источниках указывается, что 22 июня 1944 года "Месть" провела удачную атаку по конвою противника, но в этот день "М-200" уже находилась на базе.

11 июля 1944 года "Месть" вновь вышла на позицию в район Перс-Фьорда, где 15 июля двумя торпедами атаковала конвой противника. Данных, подтверждающих победу лодки со стороны противника нет, хотя во многих совет-

ских послевоенных источниках указывается, что в этот день "М-200" отправила на дно два вражеских транспорта.

По возвращении из похода лодку начали готовить к переходу на Балтику. Через два месяца "Месть" погрузили на транспортер и отправили в Ленинград.

Из воспоминаний служившего в годы войны на М-200 старшины 1-й статьи в отставке Виктора Илларионовича Санникова: "Второй боевой поход был тяжелым. Вышли из базы. Пришли в свой квадрат. Вскоре обнаружили фашистский конвой. Командир вышел в атаку со стороны берега. Судно было мористее нас. Едва выстрелили и услышали взрыв, как нас стали атаковать противолодочные корабли. Лодка буквально тряслась от разрывов глубинных бомб. Вначале разрывы были далеко от нас, но затем становились все ближе и ближе. Но тут налетела наша авиация и отогнала немцев. Только тогда мы вздохнули свободно. В Полярном на причале нас встречали комбриг Колышкин и оркестр. За этот поход меня наградили орденом Красной Звезды. Затем нам объявили, что в море мы больше ходить не будем и подлодку переводят на Балтику. Мы стали разоружаться. На подводной лодке срезали ограждение рубки. Потом два месяца ждали специальную платформу. Когда, наконец, она пришла, погрузили на нее корпус подводной лодки. Сзади прицепили теплушку для экипажа, и мы поехали служить на Балтику. Прибыли в Ленинград. Лодку перегрузили на стапель. Снова приварили легкий корпус рубки. Стали готовить

корабль к спуску на воду. Но повоевать на Балтийском море уже не довелось. Пока вводились в строй, война закончилась. Экипаж на М-200 у нас был очень дружный, молодежный. Многие уже до “двухсотки” успели вдоволь повоевать, кто в морской пехоте, кто на кораблях. Я, например, два с половиной года отвоевал на черноморских “щуках”, так что народ у нас был опытный”.

Водоизмещение подводной лодки М-200 составляло: надводное – 283 тонны, подводное – 350 тонн. Главные размеры были следующими: длина – 49,5 метра, ширина – 4,4 метра, высота корпуса – 3,5 метра. В надводном положении мощность механизмов, то есть дизелей, составляла 1200 лошадиных сил, скорость хода 15,5 узла, а дальность плавания 3000 миль. В подводном положении: мощность двух электродвигателей – 460 лошадиных сил, скорость 7,9 узла, дальность 85 миль. В носовой части корпуса подводная лодка имела четыре 533-миллиметровых торпедных аппарата. Штатный экипаж “малютки” насчитывал 28 человек.

# Предверие беды

В начале ноября 1956 года в 157-й отдельной бригаде подводных лодок произошел досадный случай, имевший, как оказалось впоследствии, самое трагическое продолжение. Дело было на первый взгляд самое пустяковое: командир подводной лодки М-200 капитан-лейтенант Борис Родионов заснул в ночном поезде Таллин – Палдиски. Казалось бы, что тут такого? Но нет! Спящего офицера заметил бдительный патруль, разбудил и доставил в комендатуру. Комендант уловил у капитан-лейтенанта запах алкоголя. Доложили командиру бригады, и тот немедленно дал делу ход. В то время на флоте набирала силу очередная антиалкогольная кампания, и командир “двухсотки” попался как нельзя кстати. Тем более что у комбрига отношение к Родионову было особое. Виной тому была излишняя самостоятельность и дерзкая принципиальность молодого командира. На следующий день капитан-лейтенант Родионов был уже отстранен от должности. Тогда же в штаб флотилии ушла бумага с требованием назначить на М-200 нового командира.

Так двадцатилетний командир “двухсотки” оказался не у дел. Скоро, очень скоро ему, создавшему за год своего командования на М-200 прекрасный коллектив единомышленников, придется испить до дна чашу душевных мук. Ведь что может быть горше для командира, чем весть о ги-

бели его корабля со всем экипажем, когда к огромному горю добавляется еще и щемящее чувство собственного бессилия что-либо изменить!

Пройдет время, и Борис Родионов будет восстановлен в должности и вновь встанет на командирский мостик. Его подводная лодка будет объявлена лучшей на флоте, а имя самого командира не будет сходить с первых полос флотских газет. Но это будет другая лодка и другой экипаж... Ныне капитан 1-го ранга в отставке профессор Борис Иванович Родионов продолжает трудиться в Главном штабе Военно-Морского Флота. За его плечами не только многие годы службы в подплаве, но и многие научные труды, книги, статьи. Всею своею жизнью и службой доказал бывший командир М-200 трагическую ошибочность давнего решения комбрига. Ведь окажись тогда, 21 ноября, на ходовом мостике лодки Родионов – все могло быть по-иному. Увы, история не признает сослагательного наклонения!

# 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.