

ТАЙНЫ МОРСКИХ АВАРИЙ
И КОРАБЛЕКРУШЕНИЙ

Владимир Шигин



ТРАГЕДИИ СОВЕТСКОГО ПОДПЛАВА


ГОРИЗОНТ
издательство

Москва 2015

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

Текст предоставлен правообладателем
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

окрыжены 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	6
«Красноармеец» против «Рабочего»	7
Конец ознакомительного фрагмента.	35

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 остававшихся на нем матро-

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

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

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

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

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

В 1926 году командиром «Рабочего» стал один из старейших и опытейших 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 смилоствовался 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 Эрансгруд 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 киле-

вая 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 лод-

ки.

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 таковом, а может, потому, что находился в шоковом состоянии. Штурман истошно кричал и кричал в переговорную трубу, а драгоценные секунды таяли.

Тем временем «Четверку» подбросило на новой волне

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

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

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

шо 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 радиограмму. Но какую! Вот текст переданного Атавиным послания: «Подлодка № 9 погрузилась на дно от повреждений в 3 часа 50 минут. Просим помощи. Широта 59 градусов 49 минут. Долгота 24 градуса 51 минута. Ждем указаний № 0525. Командир пл № 4».

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

Из показаний бывшего командира «Четверки» Атавина во время следствия: «После пеленгования я посоветовался с комиссаром, все время стоявшим на мостике, и решил отправить шифровку командиру бригады и по Морсилам. Текст телеграммы был следующий: «Подлодка № 9 погрузилась с повреждениями. Жду указаний...» Во время совещания с комиссаром обсуждался вопрос о тексте телеграммы. 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 Главво-
енпорту было проведено экстренное совещание. Одновре-
менно начались срочные тренировки водолазов для прове-
дения работ на большой глубине. Авиаразведкой, проведен-
ной в районе гибели «Рабочего», были обнаружены темные
пятна, напоминающие нефтяной столб.

Всего на «Девятке» погибло 47 человек (9 человек ко-
мандного и 38 человек рядового состава). Из справки о по-
гибших подводниках: «Царевский Николай Александро-
вич – командир корабля, год рождения – 1897, социальное
положение – «потомственный гражданин», партийность –
беспартийный. Акуленко Никита Арсентьевич – военный
комиссар корабля; Цецура Сергей Петрович – помощник ко-
мандира корабля, Аезов Владимир Федорович – вахтенный
начальник Изумрудов Николай Леонтьевич – штурман, бес-
партийный. Кроме 43 членов экипажа «Рабочего», на бор-
ту этой подводной лодки погибли также два стажера – слу-
шатели 1-го курса Военно-Морской академии РККА имени
К. Е. Ворошилова – В. С. Карльсон (военно-морской факуль-
тет) и Ю. М. Савельев (военно-промышленное отделение)».

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

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

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

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

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

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

Из секретного доклада командования Бригады подводных лодок Морских сил Балтийского моря (БПЛ МСБМ) начальнику Особого отдела ОГПУ МСБМ 24 мая 1931 года: «Начальнику Особого отдела Балтфлота и Кронкрепости. Ниже сего представляю материал, связанный с гибелью подводно-

го заградителя № 9 22-го мая 1931 г.

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

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

Данную радиогамму я расценивал: на подводной лодке № 9 было какое-либо повреждение, не связанное с серьезной опасностью для лодки, поскольку указано в радиогамме «Ждем указаний».

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

Не допуская мысли, что лодка погибла, т. к. по радиогамме 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 морско-

му начальнику (командиру дивизии линкоров) на предмет предоставления эсминца к месту вероятной аварии подводного заградителя № 9.

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

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

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

Встретив у Гогланда подводную лодку № 4 и выслушав коротенький доклад командира и комиссара последней, я пришел к заключению: подводный заградитель № 9 погиб. По-

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

Действия командира подводной лодки № 4 считаю неправильными в части:

- 1) Поставив на вахту молодого командира (только что окончившего штурманский класс), не принял мер к обеспечению вахты опытным командиром.

2) Нанеся повреждение подводному заградителю № 9 и видя, что лодка погрузилась с большим дифферентом, командованию не донес для принятия срочных мер. (О факте донес, судя по часовому номеру радиограммы, по истечению 1 часа 30 минут).

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

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

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

Судя по кальке командира 1-го дивизиона, оставленной в штабе бригады, подтверждается вышеуказанное сомнение. Всего вероятнее, что подводный заградитель № 9 погиб на курсе 27... в 4-х милях к югу от параллели 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 сверху (на шве 2-го пояса) лист лопнул.

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

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

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

8) В районе крепления отвода имеется вмятина в корпусе. Внутри:

1) На тринадцатом шпангоуте с правого и левого бортов нарушено крепление вертикальных и горизонтальных связей между торпедными аппаратами.

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

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

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

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

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

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

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

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

10) Корпус втулки балера горизонтального руля на правом борту отошел от обшивки. Нажимная втулка сальника вдвинута вовнутрь лодки от одного до 1/2 мм. Они частично вылетели и имеют слабинку, но повреждение может быть старое, т. к. отверстия для гужонов залиты краской. Низ балластной носовой цистерны заложен баласгинами, 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 форштев-

нем, отчего на нем получился небольшой изгиб. После этого подводная лодка № 4 отошла назад под электромоторами. Очевидно, большое поступление воды вскоре затопила помпу Пирвица № 1, находящуюся по левому борту в корме около дифференной 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 пробойину вливалась в лодку, создавая все больший дифферент. 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 «Эранс-груд». При чем 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 кабель-

товых, то сближалась до 1-го кабельтова; иногда выходила из кильватерного строя, виляя то вправо, то влево.

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

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

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

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.