

СЕКРЕТНЫЙ ПРИКАЗ

Революционного Военного Совета Союза Советских Социалистических Республик

№ 040

2 июня 1931 г.

В течение последних двух месяцев в Военно-Морском Флоте имел место ряд аварий. Так, в апреле текущего года на Черном море произошло столкновение двух эсминцев «Фрунзе» и «Шаумян»; на Балтийском море эсминец «Рыков» имел повреждение о плавающую льдину, эсминец «Артем» сел на рязжи Большого Кронштадтского рейда; на винты крейсера «Аврора» намотался стальной перлинь. Этот перечень далеко не исчерпывает многих других происшествий и повреждений, которые происходили и происходят на судах плавающего флота. Однако, все эти факты, несмотря на то, что они были известны морскому командованию, своевременно не привлекли к себе пристального внимания, не послужили сигналом неблагоприятия в организации и несении боевой службы на кораблях. Как следствие допущенной разболтанности отдельных частей и ответственных лиц командования, 22 мая в Финском заливе погибла подводная лодка № 9 («Рабочий») от таранения ее подводной лодкой № 4 («Красноармеец»). Этот тяжелый случай, происшедший впервые за все время существования Рабоче-Крестьянского Красного Флота, повлек за собой гибель всей команды подлодки № 9 в количестве 45 чел.

Как могло случиться, что в учебно-тренировочном походе, при сравнительно несложных условиях плавания, на десятом году мирной учебы и боевого совершенствования могла произойти подобная катастрофа?

Произошло это только потому, что не было и все еще нет, к сожалению, в морском флоте настоящей воинской дисциплины. Еще до сих пор далеко не у всего личного состава флота есть сознание ответственности за порученное им Рабоче-Крестьянским Правительством дело. Не у всех еще командиров и политработников есть необходимые знания, технические навыки, должная техническая и боевая тренировка. Это могло случиться только потому, что как в сухопутной армии, так и в авиации и других специальных войсках, так и в морском флоте, наряду с прекрасным, в общем, личным составом, находятся отдельные краснофлотцы, отдельные командиры и политработники, требующие большой воспитательной работы, нуждающиеся в твердом, постоянном и неослабном руководстве сверху. До сих пор еще есть и, вероятно, долго еще будут в рядах РККА, отдельные бойцы и начальники, за работой которых должен быть установлен особо внимательный контроль.

Подтверждением этому служат результаты расследования причин и обстановки гибели подлодки № 9.

21 мая временно исполняющий должность командира дивизиона подводных лодок (он же командир подводной лодки № 9) тов. *Царевский*, вышел, совместно с подводной лодкой № 4, в предусмотренный планом тренировочный поход по Финскому заливу. Командир подлодки № 4 *Атавин* состоял в должности с 17 февраля с. г. и командовал лодкой первую кампанию. Штурман этой подлодки *Тиманов* был назначен за 3 дня до аварии и до этого в подводном флоте вовсе не служил. Обе лодки вообще были укомплектованы в большинстве новым командным составом.

И, однако, никто из высшего командования Балтийского флота и из командования бригады подводных лодок не нашел времени и не счел нужным проверить перед весенней кампанией укомплектование подлодок с точки зрения соответствия свдему назначению и технической подготовки личного состава. В то же время командованию Балтийского флота, больше, чем кому-либо, должно быть известно, что особенности Балтийского моря, заставляющие вследствие зимы в течение 5—6 месяцев держать корабли у стенки, требуют особо внимательной весенней проверки знаний и навыков плавающего состава (даже старого) перед выходом в море. Это не было сделано, и в результате подлодка № 4 вышла в плавание с неопытным и недоброкачественным личным составом, который предопределил несчастный случай.

В ночь на 22 мая обе подлодки находились у пловучего маяка Эрансгунд. Строй-кильватер: расстояние между подлодками — 2 кабельтовых. Подводная лодка № 4 из-за свежей погоды (до 6 баллов) и вследствие совершенной неопытности рулевого плохо держалась в строю. При повороте подлодки № 9 на курс 200° подлодка № 4 отстала из-за неисправности одного своего дизеля.

Нарушив правила совместного плавания при повороте, стоявший вахту на подлодке № 4 штурман *Тиманов* срезал угол и, желая догнать головную лодку, пустил электромотор взамен неисправного дизеля. Ход резко увеличился и лодки начали сближаться. Вследствие неправильного поворота подлодка № 4 сближалась с левым бортом подлодки № 9. Желая вступить в кильватер, *Тиманов* приказал рулевому положить «право на борт», не уменьшая хода: рулевой *Ершов*, выждав, когда лодка покатила, самостоятельно положил «лево на борт», чтобы одержать. Штурман *Тиманов* вторично приказал положить «право на борт» и застопорил машины, но было уже поздно — подлодка № 4 два раза ударила подлодку № 9 в кормовую часть. Подлодка № 9 сначала держалась на плаву без заметного дифферента, а через некоторое, пока неустановленное время (10—30 м.) погрузилась с сильным дифферентом на корму и пошла под воду.

Несмотря на то, что командиру подлодки № 4 *Атавину* и комиссару *Толкачеву* была известна неопытность штурмана *Тиманова*, они поручили ему самостоятельную вахту. Командир, его помощник и комиссар находились внизу в помещении, причем два последних спали. Командир *Атавин* не требовал даже от *Тиманова* докладов в такие моменты, как поворот.

После столкновения с подлодки № 9 был передан семафор: «имею пробойну, прошу помощи». Сигнальщик п/л. № 4 принял семафор только после шестикратного повторения в течение 10 минут, путая все время слово «пробойна» с «провизией».

Совершенно недопустимым и позорящим звание красного командира было последующее поведение командования подлодки № 4. Командир *Атавин*, протаранив впереди шедшую лодку № 9 и получив семафор об

аварии на ней, понимая всю опасность, ей угрожавшую, ответил: «ничем не могу помочь». И, действительно, никаких мер к спасению подлодки № 9 не принимал, хотя имел все к тому возможности, и, находясь в отдалении от тонувшей подлодки, оставался посторонним наблюдателем ее гибели. На подлодке № 4 не велся навигационный журнал. Место катастрофы командованием подлодки № 4 было неточно определено, и до спуска лишь 20 мин. после гибели подлодки № 9, вследствие чего чрезвычайно затруднились производящиеся в данный момент поиски. Командир *Атавин* не стал на якорь у места аварии, а через четыре часа самовольно ушел к острову Гогланд.

В дальнейшем командование подлодки № 4 стало на путь сознательного преступления. Командир *Атавин*, по уговору с комиссаром *Толкачевым* пытались скрыть причину гибели подлодки № 9. В первом радиодонесении сообщалось лишь о погружении подлодки № 9 от поврежденный и только через 15 часов после катастрофы, при разговоре с командиром бригады подводных лодок, командир *Атавин* и комиссар *Толкачев* доложили о столкновении.

Отказавшись помочь подлодке № 9 при аварии и задержав на 15 часов донесение о катастрофе, командование подлодки № 4 объективно содействовало гибели подлодки № 9.

Совершенно иным, по имеющимся данным, было поведение команды подлодки № 9. С появлением дифферента люди были убраны с палубы вниз и пробита тревога, что свидетельствует о том, что командование подлодки № 9, в момент величайшей опасности и почти неизбежной гибели *не растерялось* и принимало все зависящие от него меры к спасению подлодки своими средствами. Перед погружением подлодки была передана по радио широта и долгота и несколько раз сигнал «СОС».

Таким образом, *необходимо считать точно установленным, что основной причиной катастрофы подлодки № 9 является преступно-халатное отношение командного состава подлодки № 4 к своим прямым обязанностям, плохая организация на ней службы, неудовлетворительное состояние дисциплины, а также слабая подготовка красnofлотцев.* Однако, и командование погибшей лодки, отвечая за учебный поход дивизиона, не проявило достаточно внимательного отношения к командованию подлодки № 4, хотя и не могло не наблюдать ненормальности в управлении подлодкой (частые отставания и форсирование скорости для сокращения интервалов, чрезмерные рыскания и т. п.).

В течение последних двух лет в своих руководящих приказах (№№ 340/70, 050, 017) РВС Союза настойчиво требует от начсостава всех степеней и, в первую очередь, от высшего, перейти от руководства «вообще» к конкретному руководству, к систематическому показу и внедрению определенных практических навыков личному составу. Красная армия состоит прежде всего из живых людей, которых надо обучать и политически воспитывать. Эти задачи совершенно неразрешимы только посредством бумажных циркуляров. Живые люди требуют живого и, при том, конкретного руководства, которое только и может дать положительные результаты. Бюрократизм является опасным врагом всего нашего социалистического строительства, но в военной работе бюрократизм наиболее вреден и опасен по своим последствиям.

Обстоятельства гибели подлодки № 9 говорят прежде всего о том, что в Военно-Морских Силах живое руководство продолжает быть все еще недостаточным.

Чем же иначе объяснить, что командир и комиссар бригады подводных лодок Балтийского моря допустили к весеннему плаванью подлодку № 4, руководящий состав которой был заведомо не подготовлен к выпол-

нению столь ответственных обязанностей. Не так уже много подлодок в составе его бригады, чтобы он не мог знать и не обязан был знать лично весь руководящий состав.

Чем же иначе объяснить, что РВС Балт. флота ограничился дачей всех крайне нужных и совершенно правильных указаний по боевой подготовке, но не организовал систематического контроля и наблюдения за их выполнением и, в частности, не убедился лично к началу кампании в полной слаженности службы на лодках и по всем другим кораблям. Не такой уж большой, к сожалению, состав Балтийского флота, чтобы его Реввоенсовет не мог с успехом и в короткое время произвести эту совершенно необходимую поверку и доподлинно знать состояние вверенных ему судов и соединений.

Чем же иначе объяснить, что Начальник Военно-Морских Сил РККА тов. *Муклевич*, обследовавший со своим аппаратом 8—12 апреля с. г. состояние боевой подготовки Балтийского флота и установивший изъясны в готовности отдельных кораблей к весенней кампании, не организовал проверки выполнения своих указаний, не добился ответственного отношения высшего начсостава к подготовке весенней кампании.

Объясняется это отсутствием ответственности, живого руководства, продолжающейся расхлябанностью в некоторых звеньях командования и неумением перестроить работу согласно требований РВС Союза. Вследствие этого на бумаге получается все хорошо и гладко, на деле же на отдельных кораблях недостаточна дисциплина, плохая техническая грамотность личного состава, появляется распушенность и, как следствие, аварии и неизбежные катастрофы.

О том же, т. е. о недостатке настоящего руководства в Военно-Морских Силах, свидетельствует и организация работ по спасению подлодки № 9. Обнаружилось, что спасательное судно «Коммуна» к сроку вступления большинства подводных лодок в кампанию не закончило своего ремонта, что ограничивало возможность ее применения. Водолазы потребовали дополнительной тренировки. Во всех мероприятиях по организации спасательных средств происходила недопустимая медлительность и неразбериха. После катастрофы, впервые заговорили о необеспеченности подлодок спасательными средствами и о медленных темпах работ в этой области.

Еще одним доказательством неблагополучия именно в этом отношении в Военно-Морских Силах служит несчастный случай в Береговой Обороне Балтийского моря, происшедший одновременно с гибелью подлодки. По небрежному отношению к своим обязанностям и по халатности командиров батарей № 4 и № 8 Краснофлотского форта произошел разрыв замка шестидюймового орудия, которым было убито и ранено несколько человек краснофлотцев береговой обороны.

Исходя из недопустимости всех перечисленных безобразий, совершенно нетерпимых в Рабоче-Крестьянском Красном флоте, предупреждая весь начсостав Военно-Морских сил, что РВС Союза, давший в течение ряда лет исчерпывающие указания в своих приказах, будет неуклонно добиваться и добьется точного и беспрекословного их выполнения.

Ставлю на вид Начальнику Военно-Морских сил РККА тов. *Муклевичу*, что им до сих пор не проведены в жизнь неоднократные указания РВС Союза о более ответственном и конкретном руководстве морскими силами РККА.

Объявляю строгий выговор Командующему Морскими Силами Балтийского моря тов. *Викторову* и Члену РВС тов. *Гришину* за то, что ими не было принято всех необходимых мер к руководству боевой подготовкой и, в частности, подготовкой к весенней кампании, и недостаточно серьезно

было поставлено дело подбора начальствующего состава судов, результатом чего явилась гибель подлодки № 9.

Приказываю арестовать на 15 суток на гауптвахте командира бригады подводных лодок тов. *Самборского* и комиссара тов. *Короткова* за то, что они, как непосредственно отвечающие за боеготовность подводных лодок бригады, не сделали всего необходимого, чтобы подлодки, подготовившиеся к весеннему плаванию, были укомплектованы соответствующим и на деле проверенным начсоставом, хотя для этого у командования бригады были все возможности.

Приказываю предать суду Военного Трибунала командира подлодки № 4 *Атавина*, комиссара *Толкачева*, штурмана *Тиманова*, рулевых *Ершова* и *Сазонова* за преступно халатное отношение к своим служебным обязанностям, следствием чего явилось столкновение подлодок, и за недостойное командира РККА поведение при аварии, повлекшее за собой гибель подлодки № 9.

**

Все перечисленные аварии, частые повреждения судов, небрежное отношение к судовому составу, несчастный случай на Краснофлотском форту и, наконец, гибель подлодки № 9 должны послужить уроком для всего состава Военно-Морских Сил. Командиры, политработники и краснофлотцы обязаны *по настоящему* встряхнуться и направить свои усиленные усилия на изжитие указанных крупных недочетов во флоте. Надо положить конец разгильдяйству и расхлябанности, бумажному руководству и отсутствию систематической проверки исполнения данных указаний. Необходимо перейти к индивидуальной и повседневной систематической работе над кадрами начсостава, изгоняя негодных, подтягивая отстающих, выдвигая вперед заслуженных.

В дополнение к моим предыдущим приказам предлагаю Начальнику Военно-Морских Сил РККА, Реввоенсоветам Балтийского и Черного морей, командованию Каспийского моря и речных флотилий:

1. Коренным образом и решительно повернуть всю работу в сторону конкретного, непосредственного и живого руководства, повышения ответственности всех звеньев начсостава, постоянной проверки выполнения данных указаний, постоянного живого общения с подчиненными. Указания по этому поводу приказов РВС СССР 1929, 1930 и 1931 г.г. не выполнены Морскими Силами, и эти задачи с громадной остротой стоят перед ними. Управлению Военно-Морских Сил надлежит вплотную подойти к руководству жизнью и подготовкой морских сил.

2. Технический уровень как рядового, так и начальствующего состава Морских Сил должен быть в ближайшее время поднят. Борьба за высокую квалификацию личного состава, за высокую техническую грамотность должна стать в центре внимания всего начсостава, политпартата и парторганизации Военно-Морских Сил РККА.

3. На кораблях раз и навсегда покончить с распушенностью и недисциплинированностью. В случае обнаружения фактов разгильдяйства, строго взыскивать; с командиров и политработников — в первую очередь.

4. В Управлении Военно-Морских Сил РККА наладить систематическое изучение всех случаев аварий, для того, чтобы своевременно принимать предупредительные меры. О каждой аварии телеграфом немедленно доносить лично мне.

5. Форсировать работы по скорейшему приведению в порядок имеющихся средств для спасения подводных лодок и созданию новых, более совершенных.

Тов. командиры, политработники и краснофлотцы!

Гибель 45 славных наших товарищей — подводников и безвременная смерть товарищей красных артиллеристов на Краснофлотском форту повелевают нам не только определить причины подобных печальных явлений, но и устранить всякую возможность их повторения на будущее время.

Причины, приводящие к авариям и катастрофам, изложены в настоящем приказе на разборе обстоятельств гибели подлодки № 9. Путь их устранения лежит через улучшение качества нашей работы, через повышение технической грамотности, через борьбу за четкую воинскую дисциплину.

Не сомневаюсь, что весь состав Военно-Морских Сил извлечет необходимые уроки из постигнутого всех нас несчастья и с новым напряжением сил возьмется за боевую учебу, за укрепление мощи Рабоче-Крестьянского Красного флота, что исключит возможность повторения подобных катастроф.

Вечная память погибшим на своем посту т.т. краснофлотцам!

Начальнику Главного Управления по личному составу РККА на блюсти за своевременным пенсионным обеспечением семейств погибших т.т. краснофлотцев.

Приказ прочесть: в Военно-Морских силах — всему личному составу кораблей, береговой обороны, учебных заведений; в сухопутных частях и авиации — всему начсоставу.

Народный Комиссар по Военным и Морским Дела
и Председатель РВС СССР *Ворошилов*