

Мемуары моего деда.

19 июня 2018



Эта книга – мемуары ветерана Великой Отечественной Войны Александра Фомича Трифонова, инженер-капитана 2 ранга, участника обороны Одессы и Севастополя. Александр Фомич родился в 1909 году в г. Ижевске, работал на заводе, в 1931 году по комсомольской путёвке поступил в Военно-морское инженерное училище им. Ф.Э.Дзержинского. С 1935 года – на Черноморском флоте.

Война застала автора на крейсере «Червона Украина», где он служил командиром БЧ-5. 12 ноября 1941 года крейсер получил тяжелые повреждения от прямого попадания фашистской авиабомбы и затонул через 16 часов. Александр Фомич лично руководил специальной командой, которая снимала корабельную артиллерию с затопленного крейсера.

По окончании в 1944 году Военно-морской академии, А.Ф.Трифонов вернулся на Черноморский флот и воевал в должности командира БЧ-5 крейсера «Красный Крым».

После войны А.Ф. Трифонов служил в Техническом управлении Черноморского флота. В 1955 году был непосредственным свидетелем гибели линкора «Новороссийск».

Сталин, Киров, Ворошилов, наркомы Тевосян и Кузнецов, будущие академики Курчатov и Александров, бархатное пиво на приёме в Кремле и Севастополь 30-х годов – только часть из интересных воспоминаний тех времён. Автор писал мемуары без помощи писателей, поэтому его текст иногда читаешь с улыбкой, но написано всё искренне и подробно.

Александр Фомич Трифонов умер в 1992 году в Севастополе, где и похоронен.

ГЛАВА 12

ГИБЕЛЬ «НОВОРОССИЙСКА»

Осенью 1955 года на Черноморском флоте произошло большое событие, связанное с потоплением линкора «Новороссийск» и гибелью около 500 советских моряков. Опишу эти события так, как их наблюдал сам.



Около пяти часов утра 29.10.1955 в моей квартире раздался телефонный звонок. Я взял трубку и назвал себя. Незнакомый голос передал: «Вам необходимо срочно прибыть в управление». Я спросил: «Что случилось?».

Тот же голос сообщил: «Линкор «Новороссийск» перевернулся в бухте». На мой вопрос «Кто говорит?» ответа не последовало, трубка была положена. Я знал, что по Техническому управлению дежурил инженер-капитан 2 ранга С. А. Матушевский, но голос по телефону был не его. Тут же я позвонил в Техническое управление и услышал голос инженер-капитана 2 ранга Матушевского. Спросил, как идет дежурство, и услышал в ответ, что мне необходимо срочно прибыть в управление и что он собирался звонить ко мне. Оказывается, его опередил дежурный по вооружению и судоремонту.

Я быстро оделся и пошел в управление. Шел я тогда по улице Одесской и решил через горку спуститься в Техническое управление. Поднявшись на горку, где строилось новое здание для штаба флота, я взглянул на Северную бухту. Сквозь легкий туман было видно, что против госпиталя светят несколько корабельных прожекторов, большое скопление буксиров и катеров. Мне было известно, что это место стоянки линкора «Новороссийск». Я знал, что он вчера вечером вернулся с моря и около 19.00 стал на свои бочки. Я начал верить, что по телефону мне сообщили правду. В голове мелькнуло много тревожных мыслей. Как это могло случиться с таким большим кораблем?

Когда я вошел в Техническое управление, дежурный мне сообщил, что начальник управления инженер-капитан 1 ранга Иванов около 2 часов по вызову убыл на линкор «Новороссийск». Уходя, он взял с собой дублера дежурного по ТУ инженер-капитана 2 ранга Момонова. Линкор «Новороссийск» перевернулся около 4 часов после взрыва, который произошел на корабле около часа ночи. В момент переворачивания линкора инженер-капитан 2 ранга Момонов спрыгнул в воду, был подобран катером и вернулся в Техническое управление. Судьба начальника управления инженер-капитана 1 ранга Иванова неизвестна. Я знал, что штатный заместитель начальника ТУ инженер-капитан 1 ранга Купец находился в отпуске, а замещающий его начальник ремонтного отдела инженер-капитан 1 ранга М. В. Кацнельсон уехал в Николаев по ремонтным вопросам. Таким образом, в порядке замещения я должен представлять начальника Технического управления. Я приказал дежурному по управлению вызвать в управление необходимых офицеров и служащих.

Начальник КБ управления инженер-майор технической службы Барон в архиве и спецчасти подобрал чертежи продольного и поперечного сечений линкора «Новороссийск». Я их просмотрел и убедился, что для общей ориентировки они годятся, правда, это были копии чертежей итальянского производства с надписями на итальянском языке и не переведены на русский язык. С этими чертежами я спустился на Телефонную пристань, и дежурный диспетчер на катере отправил меня к месту происшествия.

С катера я высадился на один из спасательных буксиров аварийно-спасательной службы (АСС), на котором находился начальник АСС инженер-капитан 1 ранга Кулагин. Линкор «Новороссийск» лежал кверху килем. Обросшая ракушками подводная часть черной громадой возвышалась над водой. Оба винта, валы и рули (большой и малый) были под водой. Начинался рассвет. Небо над Инкерманом уже побелело, и бухта хорошо видна без прожекторов. Погода была пасмурная, и в воздухе стоял легкий туман.

В голове никак не укладывалось, что такой большой корабль, который еще вчера нормально плавал, на котором служили более тысячи моряков, и от одного взрыва опрокинулся, довольно быстро унося с собой сотни жизней советских людей. Взрыв произошел около часа ночи, когда команда крепко спала. Место взрыва — носовая часть корабля, примерно в 10 метрах от первой башни главного калибра. Взрыв произошел в подводной части почти точно под килем. Взрывной волной разрушены тройное дно, все палубы и платформы, в том числе и броневая палуба. На верхней палубе, как рассказывают очевидцы, образовалась рваная пробоина с загнутыми вверх кромками площадью около 20 квадратных метров. Поврежденная носовая часть корабля была не видна, так как корабль плавал с дифферентом на нос, и поврежденная часть была под водой.

На штабном катере находились: командующий ЧФ вице-адмирал Пархоменко, член военного совета вице-адмирал Кулаков и врио командующего эскадрой контр-адмирал Никольский.

Во многих местах днища корабля были слышны стуки моряков, оставшихся в корпусе корабля. Особенно частые и хорошо слышимые стуки раздавались в кормовой части. В этом месте начальник АСС подготовил аппаратуру для вырезания днища корабля при помощи автогена. Матросы АСС стояли на днище корабля с готовыми горелками и ждали команды начинать резать днище. Начальник АСС требовал от меня, как начальника ТУ, заключения о возможности автогенной резки в этом месте корабля. Я развернул чертежи и стал рассматривать продольный разрез корабля вместе с начальником АСС. Мне было известно, что в кормовой части корабля находятся два погреба главного калибра, полные боезапаса. Если при резке днища пламя от автогена попадет в погреб, то взрыв боеприпаса будет неизбежен, и все кругом на несколько сот метров будет разрушено. На перевернутом корабле весьма трудно определить границы расположения погребов. А кто-то еще подал голос, что это стучат из четвертого погреба.

Начальник АСС торопил меня с заключением о возможности резать корпус для освобождения моряков, которые настойчиво стучали. Я залез на днище корпуса, походил по нему и все вспоминал расположение помещений в этом месте, так как я бывал в этих помещениях несколько раз. Решил, что стучат моряки из помещения дизель-генераторов, которое расположено рядом с четвертым погребом. Флагман эскадры инженер-капитан 2 ранга Лейбович был согласен с моим мнением. Я передал начальнику АСС, что можно резать. Команда резать днище подана. В двух горелках синим пламенем засверкали острые языки огня. Брызги расплавленного металла скатывались в воду. Стуки моряков в этом месте прекратились, а когда первые языки пламени прорвались сквозь корпусную обшивку, в помещении раздались крики «Ура!». Через 20–30 минут из помещения через вырезанные люки вышло шесть моряков. Это были мотористы и электрики боевого поста дизель-генераторов во главе с командиром отделения. Лица их были бледные, но они нервно улыбались. Жаль, что фамилии этих моряков я не запомнил, но рассказ командира отделения я хорошо помню. Вот что он рассказал. По боевой тревоге моряки боевого поста кормовых дизель-генераторов заняли свои боевые места. Дизель-генераторы были

приведены в готовность и запущены. По команде из ПЖ были произведены необходимые переключения электросистем. Еще до тревоги бойцы слышали и ощущали взрыв и знали, что корабль имеет крупное повреждение. Поэтому они чувствовали, что выполняют боевую задачу, и к исполнению приказаний относились с особым вниманием и ответственностью. Когда крен корабля начал быстро нарастать на левый борт, они не дрогнули, хотя сознание их чувствовало тревогу. Только команды подавались более нервно, и бледность выступала на их лицах. Все дизель-генераторы работали и подавали питание в назначенные места до последнего момента. Крен дошел до такого положения, когда на палубе уже стоять было нельзя. Через несколько минут помещение дизель-генераторов стало медленно переворачиваться, бойцы стояли на левой переборке, а потом — быстрый поворот, и потолок стал палубой. В помещении все загрохотало: посыпались инструменты и запасные части. Старшина подал команду остановить дизель-генераторы и обесточить станцию. Дизели еще несколько секунд работали в перевернутом помещении. Свет погас. Наступило тягостное молчание. Старшина голосом окрикнул всех и сказал, что есть возможность выйти из корабля через кингстон затопления погребов, от которого принималась вода для охлаждения дизелей. Этот кингстон находился в соседнем помещении, куда моряки вышли через люк, захватив с собой инструмент (какой нашли). В помещении они ощупью нашли кингстон и начали ключами отдавать гайки от наклепыша на наружной обшивке. Но гайки были крепко прихвачены ржавчиной и мастикой и не отдавались. Одновременно моряки стучали в днище. Ответные удары снаружи вселяли в них уверенность, что помощь будет. Помещение было наполовину затоплено водой, и моряки находились в воздушной подушке. Когда они увидели пламя газовой горелки, очень обрадовались и закричали «Ура!». В вырезанный люк воздушная подушка была снята, и уровень воды поднялся, но головы моряков были над водой. Когда лаз был полностью вырезан, бойцы по очереди вышли на днище корабля. Командир отделения старшина 1 статьи вылез последним. Они с наслаждением дышали свежим утренним воздухом. После оказания медицинской помощи матросы были направлены в госпиталь для обследования.

Около 7.00 на корабль прибыли бригады рабочих с завода № 13 и с завода имени Орджоникидзе. Бригаду рабочих с завода № 13 возглавлял главный инженер завода инженер-капитан 2 ранга В. Г. Новиков (затем зам. ГКВМФ, инженер-адмирал), а бригаду рабочих завода имени Орджоникидзе возглавлял главный инженер завода т. М. А. Пудзинский. Эти бригады поступали в распоряжение начальника АСС.

Бригада во главе с В. Г. Новиковым начала работать по вырезке днища на левом борту, где особенно раздавались стук и крики моряков, находившихся внутри корабля. Был вырезан люк в наружной обшивке. При вырезке второго днища из помещения начал вырываться сильной струей воздух, и крики моряков усилились. Видимо, от стравливания воздушной подушки помещение стало затопливаться. Потом крики и стуки прекратились, и послышалась песня «Гибель “Варяга”». Особенно выделялись слова «Не думали, братцы, мы с вами вчера, что нынче умрем под волнами». Эта предсмертная песня вызывала тягостные чувства у нас, слушавших эту песню. У меня по спине бегали мурашки, а на глаза навертывались слезы. После окончания песни крики и стуки моряков прекратились. Внутри помещение полностью затопило, и личный состав погиб.

В районе кормового машинного отделения также слышались удары и крики моряков, оставшихся живыми в машинном отделении. Здесь по спасению личного состава работали офицеры АСС и флагманский механик эскадры инженер 2 ранга Лейбович с флагманом бригады миноносцев инженер-капитаном 3 ранга Матыжевым. Была произведена попытка сделать вырез в отливном кингстоне главного холодильника. Кингстон представлял собой литой бронзовый патрубок. Вырез в этом патрубке давал возможность сразу проникнуть в машинное отделение. Но при помощи автогена и газовых горелок выреза произвести не удалось, так как бронза не плавилась, несмотря на полную мощность работы горелок. Видимо, это происходило по причине высокой теплопроводимости бронзы. Через некоторое время кингстон оказался в воде, и работы в кингстоне были прекращены. Корабль продолжал погружаться. Эта бригада начала работу по вырезанию люка в наружной обшивке. Вырезали люк и попали в

масляную систему. Откачали масло за борт и вырезали люк второго дна, где также оказалось турбинное масло. Откачали и его за борт. Когда сделали отверстие в третьем дне и попали в турбинное отделение, оттуда сильной струей начал выходить воздух, и слышались крики и стуки моряков, находящихся в помещении. Видимо, начала быстро сокращаться воздушная подушка, и помещение стало затапливаться.

Корабль продолжал погружаться, к 12.00 от корабля на поверхности осталась небольшая площадка площадью около 80 квадратных метров.

Около 14.00 в Севастополь прибыл самолет с правительственной комиссией, возглавляемой т. Малышевым.

Около 15.00 на катере на корабль прибыл председатель комиссии Малышев. Он походил по днищу, осмотрел, что мог, и убыл в штаб флота. Вместе с комиссией прибыл начальник АСС ВМФ вице-адмирал Фролов, который и возглавил руководство работами по спасению личного состава и принятию мер по поддержанию корабля от дальнейшего погружения.

По приказанию командующего я с чертежами также прибыл в штаб флота. В кабинете командующего флотом на длинном столе я разложил чертеж продольного разреза корабля, на котором штабные офицеры уже нанесли цветными карандашами место, район взрыва и предполагаемые разрушения. Доклад комиссии о происшедших событиях делал командующий вице-адмирал Пархоменко. Я присутствовал и наблюдал за председателем комиссии т. Малышевым. Это был человек невысокого роста, худощавый, с русыми волосами и умными глазами. Он сразу же обратил внимание на то, что на представленном чертеже нет ни одной русской надписи. Все надписи на итальянском языке. Командующий доложил, что чертежи с переведенными надписями на русский язык были только на корабле и они затонули вместе с кораблем. Доклад был короткий. Председатель комиссии заявил, что комиссия приступила к работе и по мере надобности будет приглашать работников штаба. Вслед за комиссией из Ленинграда прилетела группа конструкторов, а также были приглашены конструкторы из ЦКБ-56, находящегося в Севастополе, которые начали

производить расчет остойчивости корабля в момент его повреждения и изменения остойчивости после повреждения от наличия затопленных отсеков со свободной поверхностью. Через несколько дней расчеты были закончены. Оказалось, что корабль опрокинулся по причине потери остойчивости. В момент переворачивания остойчивость была отрицательная и составляла около – 45 см. При последующих действиях по спасению моряков, находящихся внутри перевернутого корабля, удалось спасти только двух человек, которые были выведены водолазами АСС из кормовых помещений при помощи легководолазных костюмов.

Раздумывая над тем, что можно было еще сделать для спасения людей в данной ситуации, я пришел к мысли, что нужно было бы собрать как можно больше компрессорных станций и подавать воздух во внутренние помещения через нижнюю палубу. Это давало бы возможность замедлить погружение корабля, увеличивать воздушные подушки для людей и пытаться выводить их через люки нижней палубы в легководолазных костюмах, как это было сделано с двумя последними спасенными моряками.

Из рассказа вахтенного офицера, который находился на юте в момент переворачивания корабля, стали известны подробности гибели начальника Технического управления инженер-капитана 1 ранга В. М. Иванова. В момент быстрого нарастания крена т. В. М. Иванов выходил из кормового кубрика через люк левого борта на ютовую палубу. Ввиду значительного крена ногами стоять на палубе уже было нельзя, и т. Иванов левой рукой держался за комингс люка. В это время броневая крышка люка сорвалась с защелки, упала на комингс и придавила руку т. Иванова. На палубе в это время люди скатывались в воду, а некоторые прыгали с кормы в воду. Вахтенный офицер не мог дальше удерживаться на палубе и тоже скатился по палубе в воду. Он видел инженер-капитана 1 ранга Иванова, который вырывал руку из-под броневой крышки и кричал: «Отрубите мне руку!». Через несколько секунд корабль перевернулся и увлек под воду т. Иванова и остальных бойцов, которые находились в кубрике. Я не могу сказать, что это чистая правда, но допускаю, что это так и было.



Начальник ТехУпраЧФ Иванов Виктор Михайлович

На корабле командиром БЧ-5 был инженер-капитан 2 ранга Резников, но он был в отпуске, и за него оставался командир электротехнического дивизиона инженер-капитан-лейтенант Матусевич, который все время находился в ПЭЖ (пост энергетики и живучести) и руководил действиями личного состава. За несколько минут до переворачивания корабля была дана по кораблю команда «Оставить корабль!». В это время в ПЭЖ забежал старший команды электриков и предложил т. Матусевичу оставить боевой пост и спастись. На это предложение т. Матусевич сказал старшине: «Идите, я останусь здесь», остался на боевом посту и погиб вместе с кораблем. Погиб также и командир дивизиона живучести инженер-

капитан-лейтенант Городецкий, который в последний момент с трюмными машинистами пытался затапливать дифферентные и креповые отсеки в корме для выравнивания крена и увеличения остойчивости. При выполнении этой задачи их застало опрокидывание корабля, где они и погибли.



командир ЭТД линкора "Новороссийск" Ефим Михайлович Матусевич

Заключение правительственной комиссии по гибели линкора «Новороссийск» обсуждалось в правительственных органах, и были приняты решения как организационные, так и технические. Адмирал Кузнецов был понижен в звании, а через некоторое время освобожден от руководства ВМФ. На его место назначен адмирал Горшков. Командующий ЧФ вице-адмирал Пархоменко понижен в звании и освобожден от

занимаемой должности. На его место назначен адмирал Касатонов. Врио командующего эскадрой контр-адмирал Никольский понижен в звании и освобожден от занимаемой должности. Командир корабля капитан 1 ранга Кухта и старший помощник командира капитан 2 ранга Хуршудов уволены в запас. Начальником ТУ был назначен инженер-капитан 1 ранга Айзин.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
Совета Министров СССР
«О пенсионном обеспечении военнослужащих, пострадавших при аварии и спасении линейного корабля «Новороссийск», а также семей погибших военнослужащих»

П 172/43
5 декабря 1955 г.
СТРОГО СЕКРЕТНО

Утвердить внесенный тт. Косыгиным, Малышевым, Зверевым и Баграмяном проект постановления Совета Министров СССР «О пенсионном обеспечении военнослужащих, пострадавших при аварии и спасении линейного корабля «Новороссийск», а также семей погибших военнослужащих».

СОВЕТ МИНИСТРОВ ПОСТАНОВИЛ:

...выдать единовременное пособие семьям погибших старших офицеров до 20 тысяч рублей; семьям младших офицеров — до десяти тысяч рублей; военнослужащих сверхсрочной службы — до шести тысяч рублей; срочной службы — по две тысячи рублей¹²⁵.

¹²⁵ Средняя заработная плата в то время по стране составляла 850 рублей

Было принято решение о списании в металлолом кораблей старой постройки. К таким кораблям относились: линкор «Севастополь», крейсер «Керчь», эсминцы «Незаможник» и «Железняков» и некоторые другие. Крейсер «Красный Крым» был поставлен плавбазой для работ по подъему линкора «Новороссийск». Было решено изготовить понтоны для проведения спасательных работ. Эти понтоны были изготовлены и до настоящего времени хранятся на плаву в Стрелецкой бухте.

Была откорректирована программа судостроения и начата разработка новой программы судостроения с учетом нового ракетного оружия и противоатомной защиты. Главной решающей силой Военно-Морского Флота принято считать подводный флот — атомные подводные лодки с

ракетным оружием. Была прекращена дальнейшая постройка линейного крейсера «Сталинград», который строили на Николаевском заводе.

В момент принятия решения о прекращении постройки линейного крейсера «Сталинград» я по делам службы находился на Харьковском турбинном заводе, где в этот момент заканчивали испытания одного из турбозубчатых агрегатов для этого корабля. Испытания прошли успешно, и труженики завода были довольны своей работой. В это время пришло указание этот агрегат, в который вложили много умственного и физического труда, передать в металлолом. Это указание вызвало большое возмущение тех, чей труд был вложен в этот шедевр техники. Но потом было указание агрегат законсервировать и направить на склады готовой продукции.

Подъемом линкора «Новороссийск» руководил инженер-капитан 1 ранга Н. П. Чикер. Подъем производили в основном путем наддува воздуха в отсеки и создания их герметичности при этом. А в носовой части, где были главные разрушения корпуса, подводились понтоны. Подъем длился больше года. Корабль всплыл вверх килем и был отбуксирован в Казачью бухту, где и разделялся на металл.



Подъем линкора "Новороссийск"

На флоте была проделана большая работа по обследованию технического состояния боевых кораблей и всех вспомогательных судов. При этом было

обращено особое внимание на обеспеченность кораблей в части живучести и наличия документации по остойчивости. Все корабли, не обеспеченные герметичностью отсеков, документами по остойчивости и не укомплектованные средствами по борьбе за живучесть, выводились из эксплуатации до приведения их в соответствие с требованием. Значительная часть кораблей (и особенно вспомогательных судов) была списана в металлолом, как не обеспеченные для плавания в части живучести и непотопляемости. Было организовано и проведено кренование многих кораблей для проверки их остойчивости.

<https://zen.yandex.ru/media/plinius/sudba-moia-moriackaia-vozpominaniia-komandira-bch5-kreisera-chervona-ukraina-5f34cebf3e8daf733861cb52>