

## УШЕДШИЕ В ВЕЧНОСТЬ

### К 60-ЛЕТИЮ ГИБЕЛИ ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО СУДНА ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА «ЧУКЧА»



**Александр Иванович ГРУЗДЕВ**, капитан I ранга в отставке, член Профессорского клуба ЮНЕСКО

При выполнении задания Тыла Тихоокеанского флота по доставке военных грузов из Тетюхе (с 1972 г. — б. Рудная Пристань) в Петропавловск-Камчатский в конце мая — начале июня 1943 г. при неуставленных обстоятельствах пропали без вести гису «Чукча» и весь его экипаж.

Оно было построено в США в 1920 г., имело водоизмещение 2 674 т. В 1926 г. его закупил Совторгфлот и в том же году судно передали в Дальневосточное государственное морское пароходство. В последующем оно совершало грузоперевозки в дальневосточных морях и в Тихом океане.

#### ДОВОЕННЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НА ГИСУ «ЧУКЧА»

В связи с образованием Морских Сил Дальнего Востока «Чукчу» 13 сентября 1932 г. включили в состав Отдельного гидрографического отряда Дальнего Востока (ОГО ДВ) Управления безопасности кораблевождения на Дальнем Востоке (Убекодальвост) с переклассификацией позже в гидрографическое судно. Затем в течение восьми лет «Чукча» участвовало в гидрографических и гидрометеорологических работах и исследованиях в дальневосточных морях СССР. С 1932 г. — в составе ОГО ДВ, с 1934 г. — Гидрографической экспедиции Тихого океана (ГЭТО) Убекодальвоста, с 1935 г. — ГЭТО Гидрографического отдела Тихоокеанского флота (ГО ТОФ). Судно использовалось для выполнения различных видов исследований непосредственно с борта, в качестве носителя промерных катеров при выполнении работ в удаленных районах и доставке туда топогеодезических подразделений, для постановки и съемки плавучего навигационного оборудования.

Перечень основных гидрографических и гидрометеорологических исследований, выполненных на гису «Чукча», выглядит следующим образом.

С 17 ноября по 18 декабря 1932 г. на переходе Владивосток — Петропавловск-Камчатский произведено 156 измерений поверхностной температуры воды и взята 121 проба воды на соленость. Командир судна В.А. Лысенко, начальник экспедиционной группы В.Н. Догадин (возможно, Жданов). В измерениях участвовали члены судовой команды Михайлов, Озеров, Шилов.

В 1933 г. «Чукча» участвовала в морской съемке северо-западного побережья Берингова моря от б. Карага до м. Дежнева протяженностью около 2 000 миль. Одновременно на судне велись магнитные измерения и гидрометеорологические наблюдения.

В 1934—1936 гг. судно обеспечивало геодезические и гидрографические работы в районе северо-западного побережья Японского моря. В эти годы оно выполняло и гидрометеорологические исследования.



В.К. Статовский. 1941 г.

С 10 августа по 3 сентября 1934 г. на переходе Владивосток — Петропавловск-Камчатский под руководством Равдина (в Убекодальвосте в те годы служили два специалиста с такой фамилией) было выполнено 11 гидрологических станций, в том числе четыре — до глубин 300 м, взято 174 пробы воды на соленость. В работах участвовали старший промерщик Ростик, младший промерщик Розыпов, члены экипажа Башкирцев, Громов, Люборец и Миачинский.

С 21 июня по 28 июля 1935 г. по тому же маршруту под руководством Равдина было произведено 15 гидрологических станций. В измерениях участвовали Алиничев, Ивакин, Мещеряков, Олиевский, Суриков и Фергиевский. С 15 августа по 5 ноября того же года в северной части Японского моря 9 гидрологических станций, 352 измерения поверхностной температуры воды. Руководитель работ Литвиненко.

В 1937—1940 гг. под общим руководством начальника ГЭТО Л.А. Демина с участием «Чукчи» проводились масштабные гидрографические исследования в Беринговом и Охотском морях, на западном и восточном побережьях Камчатки и у берегов Северного Сахалина. В 1940 г. судно прошло текущий ремонт.

15 июня 1941 г. экспедиция на гису «Чукча» вышла из Владивостока для продолжения гидрографических работ у восточного побережья Камчатки. Однако через неделю в связи с нападением Германии на Советский Союз по решению командования ТОФ работы были свернуты и экспедиция возвратилась в главную базу флота. Гидрографические суда ГО ТОФ «Охотск», «Океан», «Камчадал», «Полярный» были переоборудованы в минные заградители, «Партизан» — в сторожевой корабль, а «Чукча» стало использоваться как военный транспорт в составе Отдела вспомогательных судов и гаваней (ОВСГ) Тыла ТОФ.

### ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

В 10 час.45 мин. 25 мая 1943 г. гису «Чукча» под командованием старшего лейтенанта А.К. Статовского, имея на борту 252 мины, 2 000 взрывателей, некоторое количество глубинных бомб, лес и другие грузы, вышло из б. Тетюхе (побережье Приморского края) в Петропавловск-Камчатский. Груз предназначался для Петропавловской военно-морской базы (ВМБ)

Военно-политическая обстановка в районе перехода была предельно опасной. Дело в том, что с 12 мая по 16 августа 1943 г. вооруженные силы США осуществляли Алеутскую морскую десантную операцию с целью овладения тремя островами, в том числе Кыской и Атту, захваченными Японией в июне 1942 г. На них дислоцировалось свыше 8,5 тыс. японских солдат и офицеров, которых прикрывали 20 самолетов-истребителей. Против японских гарнизонов действовали около 40 тыс. американских солдат и офицеров, 100 кораблей и судов и 263 самолета.

Чтобы не допустить к японцам подкрепления, эти острова и все прилегающие к ним воды, включая Курилы, были блокированы ВМС США. Американская авиация систематически бомбила военные объекты на Северных Курилах. 31 мая, после ожесточенных боев и гибели почти всего японского гарнизона (2,5 тыс. чел.) американцы взяли остров Атту.

Планом перехода гису «Чукча» предписывалось следовать по маршруту: бухта Тетюхе — пролив Лаперуза — Охотское море — Четвертый Куриль-

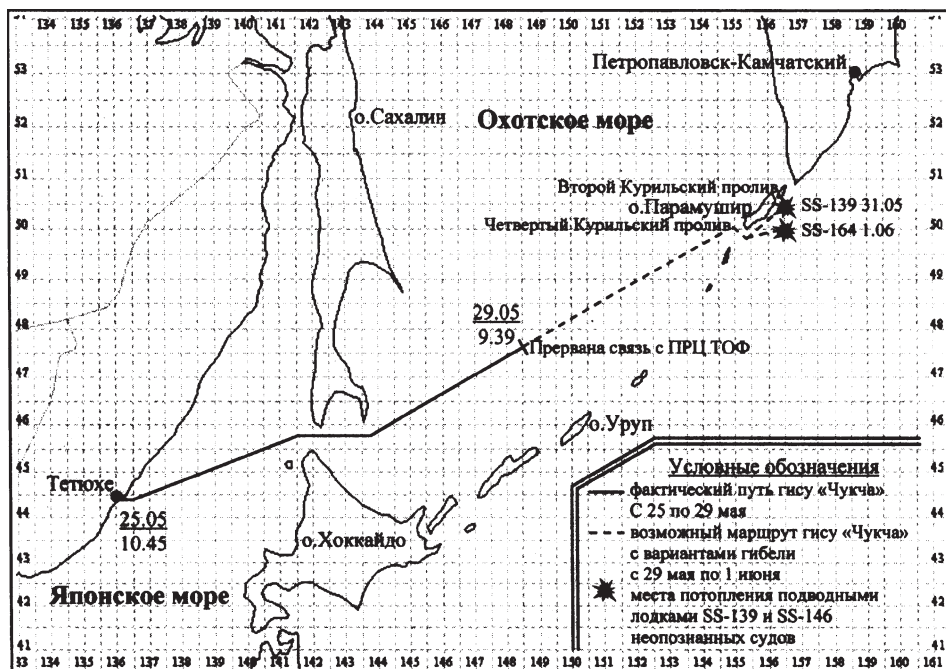
ский пролив — северо-западная часть Тихого океана — Петропавловск-Камчатский. Скорость на переходе — 6 узлов.

Погода по маршруту перехода была благоприятная. Она определялась прохождением циклона и смещением антициклона от района о-ва Хоккайдо в северо-восточном направлении. 25—30 мая ветер был преимущественно южных, юго-западных направлений 5—10 м/сек., видимость 4—10 км, в тумане не менее 1 км. Море — 1—2 балла. 31 мая — 1 июня: ветер северо-западный, западный 10—15 м/сек. с усилением 1 июня до 18 м/сек.; видимость 4—10 км, в тумане менее 1 км; море 2—3 балла. Практически вся акватория Охотского моря была чиста ото льда за исключением берегового припая от западной части залива Шелихова до Аяна и от Удской губы до восточного берега Северного Сахалина.

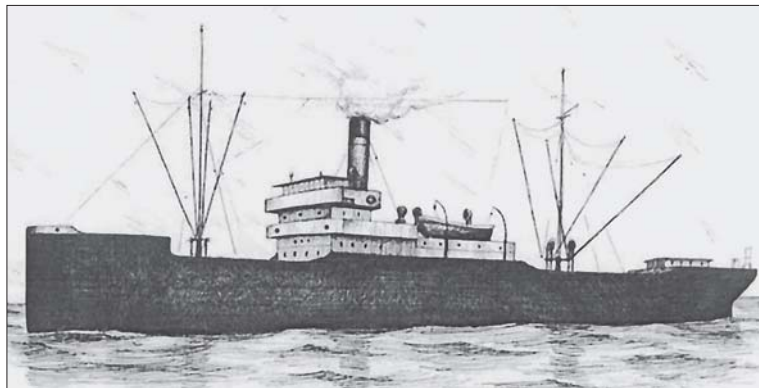
Заблаговременно установленным порядком штаб ТОФ через дипломатического агента НКВД СССР оповестил японские власти о маршруте и сроках перехода «Чукчи».

Плавание в Японском и Охотском морях проходило нормально с регулярными донесениями о своем месте в адрес оперативного дежурного штаба ТОФ. Однако после очередного сеанса связи с 9.35 до 9.39 29 мая 1943 г. с приемным радиоцентром ТОФ судно больше на связь не выходило. Расчетное место на это время: 47° 46' сев. ш., 148° 24' вост. д. (в 130 милях к северо-западу от мыса Кастрикум о-ва Уруп).

В результате несогласованности действий между оперативными службами штаба ТОФ, Тыла ТОФ и Петропавловской ВМБ по взаимному оповещению о движении судна по всему маршруту перехода исчезновение «Чукчи» стало известно начальнику ОВСГ Тыла флота капитану 2 ранга Мишенину только 10 июня, после запроса в адрес ОД Петропавловской ВМБ. Судно должно было прибыть в Петропавловск 3 июня.



План перехода гису «Чукча» из бухты Тетюхе в Петропавловск-Камчатский.



Гису «Чукча».

14 июня 1943 г. начальник штаба ТОФ контр-адмирал В.А. Алафузов представил командующему ТОФ адмиралу И.С. Юмашеву материалы расследования о пропаже без вести гису «Чукча». В нем выдвигались три версии гибели судна:

- 1) самовзрыв;
- 2) внезапное торпедирование;
- 3) столкновение с плавающей миной.

Предполагалось, что гису погибло в юго-восточной части Охотского моря или в Четвертом Курильском проливе, или на пути от этого пролива в Петропавловск. В последующие 58 лет каких-либо новых сведений о причинах гибели «Чукчи» не выдвигалось.

#### НОВАЯ ВЕРСИЯ

В 2001 г. исследователь Московского клуба истории флота (МКИФ) канд. ист. наук К.Б. Стрельбицкий, изучив американские источники, пришел к выводу, что «Чукча» была **непреднамеренно** потоплена одной из двух подводных лодок ВМС США, принявших ее ночью за японский транспорт, с океанской стороны от о-ва Парамушир.

Координаты этих двух ПЛ в тот период были следующими.

1. ПЛSS—139 («S—34») — 31 мая 1943 г. 50° 29' сев. ш., 156° 28' вост. д., в 11,7 мили к востоку от м. Левашова.
2. ПЛSS—146 («S—41») — 1 июня 1943 г. 50° 04' сев. ш., 156° 32' вост. д., в 27,5 мили к востоку-юго-востоку от м. Крузенштерна.

По свидетельству (или ранней публикации) командира одной из указанных выше подводных лодок, поступившему в 2002 г. в адрес известной журналистки А.Х. Паперно, после торпедирования он наблюдал огромный сноп огня, взметнувшийся над судном. Такая картина характерна при взрыве большого количества авиабензина или взрывчатых веществ, что применимо к грузу, находившемуся на борту «Чукчи».

В том случае, если судно после потери связи с ПРЦ ТОФ 29 мая (например, из-за выхода из строя радиопередатчика) продолжало движение по заданному маршруту, т. е. из Охотского моря вошло в Четвертый Курильский пролив и, выйдя из него в океан, взяло курс на Петропавловск, имея по левому борту Парамушир, то оно могло быть потоплено одной из двух названных подводных лодок. Которая же из них?

Представляется, что такую задачу решить возможно. Судно, потопленное ПЛSS—139 31 мая, вероятнее всего, заходило с океанской стороны во Второй Курильский пролив, направляясь в одну из двух военно-морских баз: Каптаока (Байково) на Шумшу или в Касивабара (Северо-Курильск) на Парамуши-

ре, до которых оставалось идти примерно 13 миль. Или это судно, наоборот, выходило оттуда в океан. Оно было потоплено на глубинах не более 50 м, вблизи юго-восточного берега Шумшу. Нелогично, чтобы в такой близости от берега иностранного государства, ночью, без радиолокации могла проходить «Чукча». Кроме того, по расчету его скорости, судно могло бы пройти эту точку в 5 часов утра 1 июня, а было потоплено перед утром или перед ночью 31 мая. Думается, что SS—139 занимала данную позицию не случайно — с нее она контролировала вход во Второй Курильский пролив и, судя по всему, это ожидание увенчалось потоплением судна, вероятнее всего, — японского.

На наш взгляд, более вероятно, что «Чукчу» атаковала поздно вечером 1 июня ПЛSS—146. По расчету скорости судна оно вполне могло оказаться в точке гибели. Но сразу же оговоримся, что с такой же вероятностью мог быть торпедирован и японский транспорт. Попытки А. Паперно выяснить в Японии, были ли потери в японских судах в этом районе в указанные даты и, если это имело место, то каковы названия этих судов, пока остаются без отклика с японской стороны.

Завершая анализ версий гибели гису «Чукча» по материалам расследования штаба ТОФ от 14 июня 1943 г. и К.Б. Стрельбицкого от 2001 г., мы приходим к выводу, что обе версии имеют право на существование: судно могло погибнуть как 29 мая в Охотском море по любой из трех причин, так и 31 мая — 1 июня с предпочтением все же 1 июня (SS—146).

### О МОРЯКАХ, УШЕДШИХ В ВЕЧНОСТЬ

В год 60-летия гибели гису «Чукча» и его экипажа отдадим долг памяти морякам-тихоокеанцам, ставшим жертвами второй мировой войны.

#### ЭКИПАЖ СУДНА

##### Военнослужащие

1. Статовский Алексей Кузьмич, командир судна, старший лейтенант.
2. Шарошенко (Шороченко) Константин Дмитриевич, замполит командира судна, капитан.
3. Батов Борис Михайлович, помощник командира судна, старший лейтенант.
4. Волков Иван Константинович, командир электромеханической боевой части, младший техник-лейтенант.
5. Дорманов Александр Васильевич, командир группы, старший инженер-лейтенант.
6. Донец Иван Павлович, фельдшер, младший лейтенант медицинской службы.
7. Дементьев Леонид Александрович, командир штурманской боевой части, лейтенант с минного заградителя «Полярный».
8. Долгих Валентин Васильевич, командир отделения СКС (скрытой кодированной связи), краснофлотец.

##### Вольнонаемный состав

9. Волков Василий Лаврентьевич, помощник командира судна.
10. Рязанов Петр Сергеевич, 2-й механик.
11. Мазур Николай Григорьевич, 3-й механик.
12. Бичаев Александр Михайлович, старший рулевой.
13. Тригубский Иван Петрович, рулевой.
14. Толмачев Иван Михайлович, рулевой.
15. Попов Владимир Иванович, старший радист.
16. Дядюшкин Михаил Григорьевич, радист.
17. Шаров Евдоким Петрович, радист.
18. Пялин Иван Григорьевич, старший моторист.
19. Фидикакин Петр Алексеевич, старший электрик.
20. Бурлак Федор Николаевич, машинист 1 класса.
21. Гафа Иван Михайлович, машинист 1 класса.
22. Регуль Константин Васильевич, машинист 1 класса.
23. Кужель Андрей Калинович, машинист 2 класса.
24. Печуев Алексей Иннокентьевич, машинист 2 класса.
25. Ракитин Николай Иванович, машинист 2 класса.
26. Астафуров Николай Григорьевич, старший трюмный машинист.
27. Мальцев Александр Назарович, старший кочегар.
28. Куц Николай Николаевич, кочегар 1 класса.
29. Морозов Дмитрий Прокопьевич, кочегар 1 класса.
30. Пешков Петр Николаевич, кочегар 1 класса.
31. Соколов Александр Николаевич, кочегар 1 класса.



32. Симбирцев Данил (Даниил) Михайлович, кочегар 1 класса.
33. Устинов Дмитрий Анатольевич, кочегар 1 класса.
34. Яровой Петр Васильевич, кочегар 2 класса.
35. Обьедков Григорий Иванович, кочегар 2 класса.
36. Шанин Гавриил Степанович, кочегар 2 класса.
37. Шаров Борис Андреевич, кочегар 2 класса.
38. Прокофьев Петр Иванович, боцман.
39. Иванов Николай Иванович, матрос 1 класса.
40. Водянов Василий Николаевич, матрос 1 класса.
41. Карпачев Федор Дмитриевич, матрос 1 класса.
42. Матрук Федор Мануилович, матрос 1 класса.
43. Паняев Семен Семенович, матрос 1 класса.
44. Гуменюк Борис Леонтьевич, матрос 2 класса.
45. Кукурузов Иван Галактионович, матрос 2 класса.
46. Баскаков Александр Иванович, матрос 2 класса.
47. Судаков Алексей Трофимович, матрос 2 класса.
48. Копачинский Владимир Алексеевич, старший кладовщик.
49. Ксюшин Константин Михайлович, кок.
50. Попов Александр Степанович, хлебопек.
51. Мацук Егор Семенович, плотник.
52. Астафурова Екатерина Харитоновна, уборщица.
53. Андреева Александра Васильевна, уборщица.
54. Муратова Евгения Пантелеевна, уборщица.
55. Бодунов Борис Сергеевич, уборщик.

#### Следовавшие в командировку

1. Сериков Герман Валентинович, начальник кораблевождения 2-го отделения ГО ТОФ, старший лейтенант.
2. Москвин Иван Васильевич, инспектор противопожарной службы ТОФ, старший техник-лейтенант.
3. Автареев Алексей Радионович (Родионович) из минно-торпедного отдела Тыла ТОФ, старшина 2-й статьи (предположительно, сопровождал мины, взрыватели и глубинные бомбы).

#### А.К. СТАТОВСКИЙ

##### (Биографическая справка)

Родился 7(20) августа 1915 г. в городе Черкассы Киевской губернии в семье рабочего. В 1930 г. окончил школу-семилетку на ж. д. станции Бобринская, в 1932 г. — ФЗУ при депо ж. д. станции Бирзула по специальности слесарь-паровозник, в 1935 г. — Бобринский рабфак, в 1937 г. — два курса Черкасского пединститута.

В ВМФ с 30 августа 1937 г. 4 сентября 1939 г. окончил Высшее военно-морское училище им. Фрунзе с присвоением приказом наркома ВМФ звания «лейтенант» и назначением помощником командира гису «Чукча» ГО ТОФ. Приказами командующего ТОФ № 060 от 31 марта 1940 г. назначен старшим помощником, а № 065 от 6 февраля 1943 г. — командиром гису «Чукча». 19 ноября 1942 г. присвоено звание «старший лейтенант». Семейное положение — холост. Помимо русского и украинского владел английским языком. Приказами командующего ТОФ № 0758 от 12 августа 1943 г. и Управления кадров офицерского состава ВМФ № 0254 от 8 сентября 1943 г. исключен из списков личного состава флота как погибший при исполнении служебных обязанностей.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Бубнов В.К. На Тихом океане // Сб. Гидрографы в Великой отечественной войне 1941—1945 гг. Л., 1975. С. 363.
2. Военно-морской энциклопедический словарь / Гл. ред. Главнокомандующий ВМФ России адмирал флота В.И. Куроедов. М., 2002. С. 45.
3. Дальневосточное пароходство. 1880—1980. Владивосток, 1980. С. 144.
4. Доклад начальника штаба ТОФ контр-адмирала В.А. Алафузова командующему ТОФ адмиралу И.С. Юмашеву от 14 июня 1943 г. по результатам расследования обстоятельств гибели гису «Чукча». ЦВМА РФ. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 51. Л. 173.
5. Исторический журнал Гидрографической службы ТОФ.
6. История Гидрографической службы Российского флота. Т. 2. Гидрографическая служба Российского флота (1917—1996). Сост. Б.Н. Болгурцев, О.Л. Грибанов и др. Отв. ред. адмирал А.А. Комарицын, гл. ред. контр-адмирал запаса В.Г. Романов. СПб., 1997. С. 33.

7. Лист учета кадров на А.К. Статовского. ЦВМА РФ. Ф. 1603. Л/д № 76471 — на 1 л.
8. Приказ командующего Морскими Силами Дальнего Востока № 0140 от 4 октября 1932 г. о включении гису «Чукча» с 13 сентября 1932 г. в состав ОГО ДВ Убекодальвост.
9. Приказ командующего ТОФ № 0346 от 13 июля 1943 г. о гибели гису «Чукча».
10. Список личного состава гису «Чукча», находившегося в рейсе Тетюхе5 — Петропавловск-на-Камчатке. ЦВМА РФ. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 51. Л. 176.
11. Справка: Гидрометеорологические исследования гису «Чукча» в период с 1932 г. по 1939 г. Начальник 403 ГМЦ ТОФ капитан 1 ранга Л.В. Кобылинский, № 17(662) ГМЦ от 18 марта 2003 г. на 1 л.
12. Справка: Синоптические процессы и среднемноголетнее положение кромок льда в Охотском море на 25 мая и 1 июня 1943 г. Справка: Гидрометеорологическая обстановка по маршруту перехода гису «Чукча» бухта Тетюхе — Петропавловск-Камчатский с 25 мая по 1 июня 1943 г. Начальник 403 ГМЦ ТОФ капитан 1 ранга Л.В. Кобылинский, № 17(409) ГМЦ от 25 февраля 2003 г. на 2 л.
13. Стрельбицкий К.Б. Хронологический список безвозвратных потерь Советского флота в бассейне Тихого океана. 1941—1945 гг. М., 2001. С. 3.
14. Суханов В.Д. История гидрографических исследований на Дальнем Востоке и в Тихом океане (XVII в. — 1973 г.). Владивосток, 1973 (Рукопись).

**Summary.** «Fallen into Oblivion» is the title of the article by Retired Captain of the 1<sup>st</sup> Rank A. Gruzdev. It is devoted to the memory of the crew of hydrographic ship of the Soviet Pacific Fleet «Chukcha». The ship was ruined 60 years ago being torpedoed by a strange submarine. The author gives an account of some versions of the fact of wrecking the ship, existing in the literature.