

ТЕПЛОХОД

«АРМЕНИЯ»

НАЙТИ

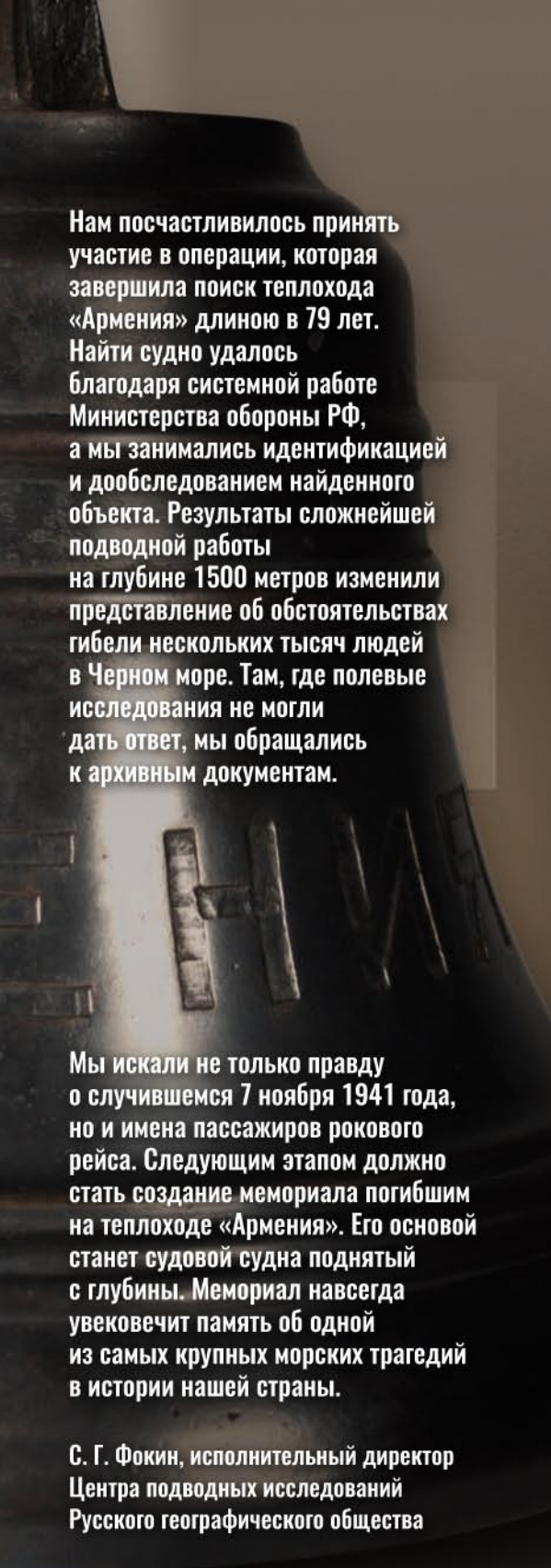
И РАССКАЗАТЬ



**ТЕПЛОХОД
«АРМЕНИЯ»**

**НАЙТИ
И РАССКАЗАТЬ**



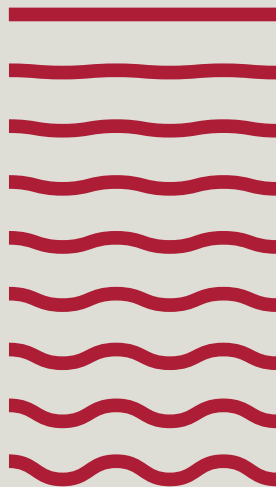


Нам посчастливилось принять участие в операции, которая завершила поиск теплохода «Армения» длиной в 79 лет. Найти судно удалось благодаря системной работе Министерства обороны РФ, а мы занимались идентификацией и дообследованием найденного объекта. Результаты сложнейшей подводной работы на глубине 1500 метров изменили представление об обстоятельствах гибели нескольких тысяч людей в Черном море. Там, где полевые исследования не могли дать ответ, мы обращались к архивным документам.

Мы искали не только правду о случившемся 7 ноября 1941 года, но и имена пассажиров рокового рейса. Следующим этапом должно стать создание мемориала погибшим на теплоходе «Армения». Его основой станет судовой судна поднятый с глубины. Мемориал навсегда увековечит память об одной из самых крупных морских трагедий в истории нашей страны.

С. Г. Фокин, исполнительный директор
Центра подводных исследований
Русского географического общества

теплоход
АРМЕНИЯ





Г. А. ГРЕБЕНЩИКОВА, Р. Р. ЕВТЮКОВ, С. Г. ФОКИН

ТЕПЛОХОД «АРМЕНИЯ» НАЙТИ И РАССКАЗАТЬ

Результаты расследования
обстоятельств гибели теплохода «Армения»
7 ноября 1941 года

теплоход
АРМЕНИЯ
ВСПОМНИТЬ ВСЕХ


БЛИЦ
Санкт-Петербург
2021



**ЦЕНТР ПОДВОДНЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ**
РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

УДК 902.034
ББК Т4с33,0
Т4г(2),0
Г79

Г. А. Гребенщикова, Р. Р. Евтюков, С. Г. Фокин

Теплоход «Армения». Найти и рассказать: Результаты расследования обстоятельств гибели теплохода «Армения» 7 ноября 1941 года. — СПб.: Издательство «Русско-Балтийский информационный центр «Блиц»», 2021. — 160 с., илл.

ISBN 978-5-86789-500-6

7 ноября 1941 г. санитарный транспорт теплоход «Армения», перевозивший несколько тысяч человек, был потоплен немецкой авиацией в Черном море. На протяжении нескольких десятков лет обстоятельства гибели судна оставались неизвестными, а сам факт морской трагедии не упоминался в официальных документах и средствах массовой информации. В 2020 г. в рамках экспедиции Министерства обороны РФ в акватории Черного моря было обнаружено судно, которое позднее эксперты Центра подводных исследований Русского географического общества идентифицировали как санитарно-транспортное судно «Армения». Находка военных положила начало большой исследовательской работе, которая включала в себя как исследование архивных источников, так и подводное обследование затонувшего судна. Каждый из этапов сопровождался множеством сложностей, но, тем не менее, научным консультантам удалось пролить свет на то, что именно случилось в последний роковой рейс теплохода «Армения». Настоящая книга представляет результаты первого этапа исследовательской работы, однако многие вопросы еще требуют ответов. Продолжить поиск необходимо не только для восстановления исторической правды, но и для возвращения права на память погибшим и их родственникам.

УДК 902.034
ББК Т4с33,0
Т4г(2),0

© АНО ЦПИ РГО, 2021
© ЗАО РБИЦ «БЛИЦ», 2021



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
**ФОНДА
ПРЕЗИДЕНТСКИХ
ГРАНТОВ**

БЛАГОДАРНОСТИ

Центр подводных исследований
Русского географического общества,
авторы и издательство выражают
сердечную благодарность за оказанную
помощь при подготовке книги

Фонду президентских грантов

Государственному управлению глубоководных
исследований Министерства обороны РФ

Министерству обороны РФ

сотрудникам Центрального военно-морского
архива (Гатчина) и лично Павлу Николаевичу
Прокопчуку, Ларисе Александровне
Баркановой, Ольге Николаевне Руденко,
Анатолию Алексеевичу Шарафанову,
Елене Александровне Павловской,
Татьяне Александровне Зориной,
Ирине Александровне Городновой

сотрудникам Центрального архива
Министерства обороны РФ (Подольск)
и лично Галине Викторовне Третьяковой

сотрудникам Государственного архива
Республики Крым (Симферополь)
и лично Наталье Анатольевне Кравченко

сотрудникам Российского государственного
архива Военно-Морского флота

(Санкт-Петербург) и лично
Валентину Георгиевичу Смирнову

сотрудникам Архива военно-медицинских
документов (Санкт-Петербург)
и лично Андрею Владимировичу Смекалову,
Владимиру Николаевичу Пономаренко,
Владимиру Ивановичу Юрко

сотрудникам Российского государственного
архива социально-политической истории
(Москва)

сотрудникам Центрального военно-морского
музея (Санкт-Петербург) и лично Руслану
Шамсудиновичу Нехаю, Сергею Даниловичу
Климовскому

сотрудникам Центральной военно-морской
библиотеки (Санкт-Петербург) и лично
Сусанне Алексеевне Побережник

сотрудникам Управления по архивным делам
администрации города Ялта
Республики Крым и лично сотруднице
Ялтинского краеведческого музея
Наталье Михайловне Гурьяновой

Агентству РИА Новости (Симферополь)

историку флота и коллекционеру
Дмитрию Михайловичу Васильеву

ISBN 978-5-86789-500-6



9 785867 895006

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие.	5
Часть I. «Мечта советского человека»	12
Глава 1. «Крымчаки». Теплоходы Крымско-Кавказской линии.	16
Глава 2. Довоенная служба теплоходов в 1929–1941 годы	34
ЧАСТЬ II. Последний рейс	40
Глава 3. Обстановка в Крыму в первые дни и месяцы войны.	46
Глава 4. Хроники трагедии	64
Глава 5. Постскриптум к трагедии.	108
Глава 6. Расследование гибели теплохода «Армения» ...	116
Глава 7. Мифы о гибели теплохода «Армения»	134
ЧАСТЬ III. Найти и рассказать	138
Глава 8. Как искали правду	140
Заключение	154
Источники и литература	155
Список сокращений	158

ПРЕДИСЛОВИЕ

7 ноября 1941 г. в Москве на Красной площади проходил военный парад в честь 24-й годовщины Великой Октябрьской революции. Немецкие войска стремительно наступали и уже готовились захватить столицу, и марш перед Кремлем, подготовленный в условиях строгой секретности, должен был продемонстрировать решимость Красной армии и поднять морально-боевой дух солдат. Радиотрансляцию парада слышал весь мир. В этот же день в Крыму из Ялты вышел в последний рейс теплоход «Армения» — крупный санитарный транспорт. Ровно через час после того, как в Москве триумфально закончился парад, «Армению» атаковала немецкая авиация, и вскоре теплоход ушел на дно. На его борту находилось не менее пяти с половиной тысяч человек, но точное число погибших и спасшихся пассажиров и членов команды до сих пор не выяснено. Гибель «Армении» стала одной из самых крупных морских трагедий Советского Союза.

На протяжении нескольких десятилетий обстоятельства рокового рейса «Армении» оставались неизвестными ни специалистам, ни широкой публике. Информация о затонувшем теплоходе не попала в советские газеты — возможно потому, что известие о страшном происшествии могло ослабить боевой дух солдат, уходивших на фронт прямо с Красной площади после воодушевляющего парада. Более того, в официальных документах также нет упоминаний о гибели «Армении». Дело засекретили. Память о случившемся сохранялась в семьях погибших или тех

немногих, кому удалось спастись. Разночтения в официальных документах, скупая и разрозненная информация в архивах, недоступность материалов, получивших гриф «секретно», противоречия в воспоминаниях свидетелей — все это породило разные мифы и слухи о том, как погиб теплоход и где это произошло.

Исследованием событий рокового рейса неофициально занялись еще в советское время, и одной из первых собирать материалы о пассажирах и членах команды начала сотрудник Ялтинского краеведческого музея Наталья Михайловна Гурьянова. В 1989 г. она принимала участие в составлении ялтинского раздела Книги Памяти Республики Крым, первый том которой был издан в 1994 г. В книге увековечены имена тех погибших на «Армении», сведения о которых ей удалось разыскать.

Первые публикации, посвященные трагедии, появились после распада СССР. Многие из них, основанные на изучении доступных документов и сборе свидетельств, были весьма профессиональны. Среди авторов особенно выделяются статьи ялтинского историка А. Н. Спасенкова, исследование петербуржца А. В. Гаврилюка, а также опубликованные петербургскими архивистами А. М. Барановским, В. Н. Пономаренко, А. В. Смекаловым и В. И. Юрко материалы из Архива военно-медицинских документов.

Однако, работая только с документами, восстановить полную картину произошедшего не

представляется возможным. Поэтому с начала 2000-х гг. в акватории Черного моря начались поиски затонувшего судна. Украинские, российские и даже американские экспедиции не раз исследовали дно в зоне предполагаемого места гибели «Армении». В 2006 г. по приглашению Национальной академии наук Украины в Крыму работал прославленный подводный исследователь Роберт Баллард, который ранее нашел затонувший «Титаник» и составил первый подробный отчет о состоянии судна. Но поиски теплохода тогда не дали результатов — тайна гибели «Армении» оставалась нераскрытой.

В 2020 г. Министерство обороны РФ во время очередной поисковой экспедиции в акватории Черного моря обнаружило неизвестное судно, которое по характеристикам совпадало с теплоходом «Армения». Оно лежало на глубине полутора тысяч метров в пятнадцати милях от берега. Специалисты Центра подводных исследований Русского географического общества (ЦПИ РГО) были приглашены для идентификации найденного объекта. Водолазные работы на такой глубине невозможны, поэтому осмотр выполнял подводный робот — телеуправляемый необитаемый подводный аппарат (ТНПА), оснащенный видеокамерой, которая передает изображение в режиме реального времени. Первое же погружение ТНПА увенчалось успехом: по всем внешним признакам найденный объект напоминал погибшую «Армению». Видеоизображение тщательно сравнили с кадрами киноленты «Сокровище погибшего корабля» (1935), в которой был снят подлинный теплоход. Сомнения развеялись окончательно, когда обнаружили судовой колокол, на котором явно читалось название судна «АРМЕНИЯ».

Для получения более качественного изображения теплохода в последующих исследованиях инженеры ЦПИ РГО разработали систему глубоководной видеосъемки и оснастили ею робота.

В этой книге собраны результаты подводных и архивных изысканий, которые велись в течение 2020–2021 гг. Исторические консультанты ЦПИ РГО проанализировали сотни документов из федеральных и местных архивов, подняли личные дела погибших, восстановили имена медиков и командиров судов и самолетов, сопровождавших теплоход. Были тщательно изучены копии рассекреченных материалов НКВД о расследовании гибели «Армении», протоколы допросов свидетелей. При подготовке книги также использовались сведения об истории постройки серии теплоходов, курсировавших на Крымско-Кавказской линии, их довоенной службе, материалы об эвакуации предприятий Крыма. Специалисты тщательно изучили немецкие архивные документы о военных операциях в Крыму.

Группой авторов настоящего издания представлена наиболее вероятная версия гибели теплохода «Армения», опирающаяся на архивные источники и материалы подводных исследований характера повреждений судна и состояния спасательных систем. Рейс, оборвавшийся 7 ноября 1941 г., восстановлен по часам и минутам. Тщательно проанализированы предшествовавшие ему события. В книге описываются особенности судна «Армения», объясняется, как и почему транспорт был вовлечен в эвакуационные действия на Черном море. Дается обзор общей ситуации в Крыму в первые пять месяцев Великой Отечественной войны, который помогает понять возможные предпосылки трагедии, составить более

полную картину событий. Подробно описана роль морских офицеров, в той или иной степени причастных к роковому рейсу. Авторы проделали серьезную работу, пытаюсь выяснить не только общее число, но и имена пассажиров, поднявшихся на борт транспорта в Севастополе и Ялте: раненых, медицинских работников, эвакуирующихся представителей крымского партийно-хозяйственного актива, рядовых граждан.

Эта книга является частью масштабного проекта «Теплоход “Армения”. Вспомнить всех». Она подводит итоги первого этапа исследовательской

работы команды ЦПИ РГО. Много еще предстоит сделать в будущем. Важнейшая цель проекта — составление Народного списка, включающего в себя сведения обо всех погибших и выживших в этой страшной трагедии. Не менее важно рассказать всю правду о событиях 6–7 ноября 1941 г. Наиболее полную информацию о текущих мероприятиях проекта можно найти на портале

<https://teplohodarmenia.ru/>

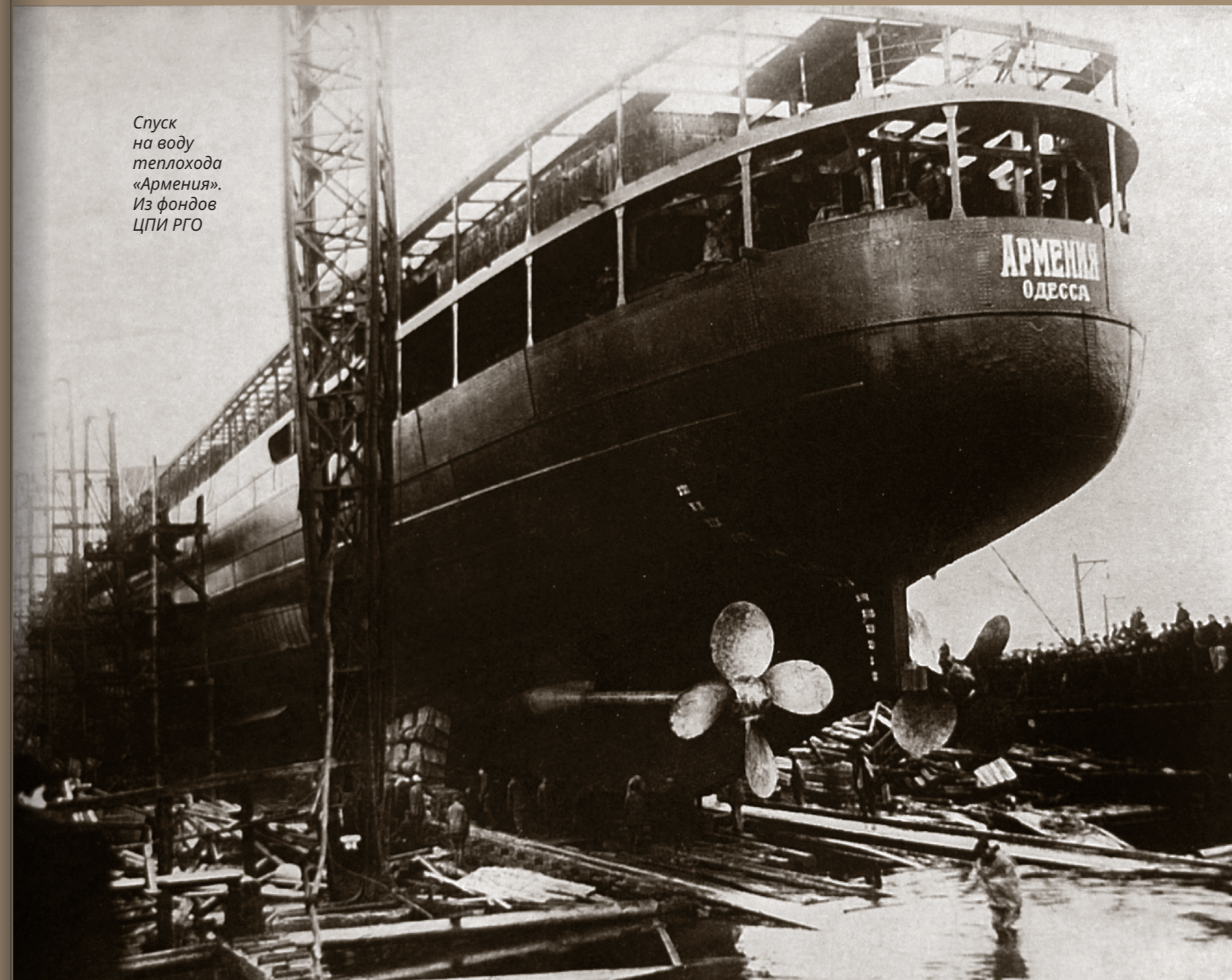


ЧАСТЬ I

«МЕЧТА СОВЕТСКОГО ЧЕЛОВЕКА»

Теплоход «Армения» был построен на Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе в Ленинграде. Спущен на воду в 1928 г., а в 1931 г. начал выполнять круизные рейсы на Черном море. «Армения» стала одним из самых комфортабельных, безопасных и технологически совершенных пассажирских судов того времени. О путешествии на таком теплоходе по Черному и особенно по Средиземному морю большинство советских граждан могли только мечтать. В мирное время «Армения» перевозила до 1000 пассажиров и до 1000 т грузов. В случае военных действий теплоход можно было переоборудовать для нужд армии и флота.

*Спуск
на воду
теплохода
«Армения».
Из фондов
ЦПИ РГО*





Теплоход «Крым». Из фондов ЦПИ РГО

ГЛАВА 1

«КРЫМЧАКИ». ТЕПЛОХОДЫ КРЫМСКО-КАВКАЗСКОЙ ЛИНИИ

Программа восстановления пассажирского флота после Гражданской войны

По окончании Гражданской войны 1918–1921 гг. морское дело в новом государстве нуждалось в срочном восстановлении. Порты пребывали в полуразрушенном состоянии, судостроительная промышленность — в упадке, а Черноморский флот прекратил свое существование. Около 130-ти боевых кораблей вместе с «белыми» ушли из Крыма в Тунис, а оставшиеся стояли со взорванными механизмами или находились в полузатопленном положении. Позднее их продали на лом в Германию.

В 1920 г. была сформулирована новая морская политика государства. Она предполагала пятилетнюю (1921–1926) программу судостроения. Ее разработкой занималась группа специалистов, в которую вошли морские офицеры, инженеры ведущих заводов Петрограда, известные кораблестроители. В программе, помимо военного кораблестроения, значительное внимание уделялось развитию вспомогательных судов различных типов и классов, включая морские и речные грузовые и пассажирские. На случай военных действий такой гражданский флот мог быть оперативно переоборудован для военных целей. Черноморский флот в рамках программы должен был получить 48¹ кораблей для срочных почтово-товарно-пассажирских рейсов по Черному и Средиземному морям.

Ведущей организацией, которой было поручено возродить гражданский флот, стало центральное конструкторское бюро (ЦКБ) «БАЛТСУДОПРОЕКТ» при Балтийском заводе им. Серго Орджоникидзе, основанное в 1925 г. Возглавил вновь созданное ЦКБ А. И. Маслов, ведущими инженерами бюро состояли кандидат технических наук Я. А. Копержинский, М. А. Ловягин и Л. М. Ногид². Руководство всей судостроительной промышленностью страны осуществляло акционерное общество Совторгфлот, образованное в 1924 г.

¹ См.: История отечественного судостроения: В 5 томах. Т. 3: Судостроение в начале XX в. / [И. Ф. Цветков]. СПб., 1995.

² Труды Всесоюзного научного инженерно-технического общества судостроения ВНИТОСС. Том 1. Л., 1934.



Новейшие грузопассажирские теплоходы в Крыму

В 1925 г. Балтийский судостроительный завод в Ленинграде наряду с военными кораблями интенсивно начал выпускать коммерческие и пассажирские суда. Приоритет был отдан теплоходам, которые имели целый ряд технических преимуществ.

В дореволюционной России регулярное пассажирское сообщение внутри страны и за рубеж выполнял транспорт Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). В Крыму он обслуживал линии, соединявшие Одессу с Херсоном, Николаевом, Керчью, Батуми, и осуществлял пассажирские и товарно-пассажирские рейсы. Немногочисленные суда, уцелевшие в годы революционных бурь, имели низкий уровень комфорта и технически устарели.

Советское правительство ставило своей целью построить экономичные, надежные, мореходные и современные суда, по тактико-техническим характеристикам не уступающие западным

*Теплоход «Армения».
Из фондов ЦПИ РГО*

аналогам. Новые теплоходы предполагалось оснастить двигателями Дизеля вместо устаревших паровых турбин. У них планировался меньший расход топлива и значительно большее пространство в грузовых трюмах и в помещениях для пассажиров ввиду отсутствия паровых котлов и связанных с ними эксплуатационных неудобств, а также большая длительность плавания с имевшимся запасом топлива¹.

На середину 1920-х гг. пришелся расцвет теплоходостроения не только в Советском Союзе, но и во всем мире. В Великобритании, Италии, Германии, США и в других капиталистических странах насчитывалось уже свыше 1500 единиц судов такого класса, включая большие океанские теплоходы-лайнеры со скоростью хода 17 узлов. В Советской России внимательно следили за достижениями заграничного кораблестроения. В одной из резолюций ЦКБ «БАЛТСУДОПРОЕКТА» подчеркивалось: «Наша страна с ее нефтяными богатствами и грандиозными внутренними водными путями создаст благоприятную обстановку для применения нефтяных двигателей внутреннего сгорания на судах. Постройка таких судов, возникшая впервые у нас, составила блестящую страницу в истории нашей техники и достигла огромных успехов»².

На практике подготовка чертежей будущих теплоходов была сопряжена со многими трудностями: у инженеров не хватало материалов по пассажирским судам, которые могли бы стать прототипом будущих теплоходов. Сотрудники «БАЛТСУДОПРОЕКТА» заново конструировали различные вспомогательные механизмы и оборудование. Отдельная проблема заключалась в определении пассажироместимости теплоходов. После гибели «Титаника» на страницах ведущих специализированных журналов развернулась жаркая дискуссия по этому вопросу, а новые стандарты еще не были приняты.

«Теплоход двухпалубный, с удлиненным полубаком и длинными рубками над верхней палубой, крейсерской кормой. Судно строить и снабжать по классу Регистра СССР 4А 1/48 О. К. под наблюдением последнего и по Правилам Английского Ллойд-да для пассажирских судов типа со сплошными надстройками. Теплоход должен удовлетворять всем требованиям для пассажирского судна sea — river vessel Board of Trade (Board of Trade — Департамент торговли Англии) и санитарным правилам СССР для морских судов. Грузовая марка устанавливается Регистром СССР. Судно по длине будет разделено восемью

¹ Судопроект. 1929. № 1; Будницкий Ю. А. Морские пассажирские суда. Л., 1989.

² Лобач-Жученко Б. М. Описание океанских, морских и речных пассажирских грузовых, рефрижераторных, наливных, буксирных и специальных теплоходов. М., 1938.

главными водонепроницаемыми переборками, идущими до верхней палубы, образуя следующие отсеки, считая с носа. Грузовые помещения (трюмы под платформой): № 1 (багажный), № 2 (для генерального груза), № 3, № 4 (рефрижераторный, для перевозки скоропортящихся продуктов и камерой для хранения судовой провизии), № 5 (для генерального груза), № 6 (почтовый и багажный)».

(Из тактико-технического задания для Завода Круппа, подготовленного руководителем проекта Я. А. Копержинским¹)

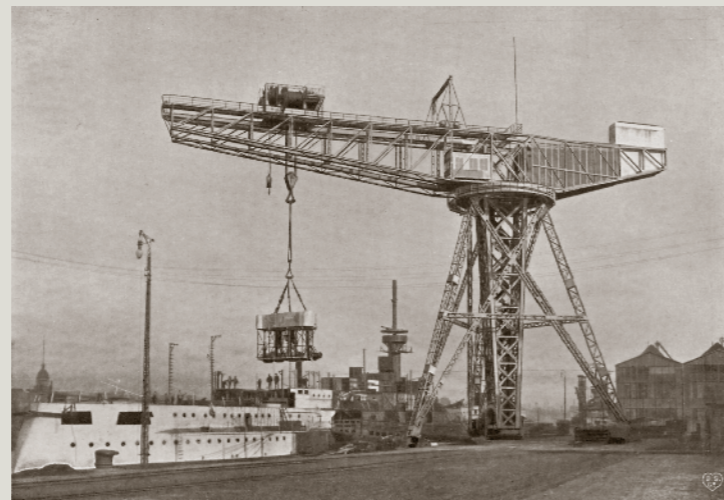
Всего для Черноморского флота в довоенное время было построено 6 теплоходов, способных развивать скорость до 14 узлов. Два из них по советскому проекту выполнил завод Фридриха Круппа в Германии в Киле* в 1929 г. Они получили наименования «Грузия» и «Крым». Остальные («Аджария», «Абхазия», «Армения»

* Завод «Friedrich Krupp AG»

¹ Лобач-Жученко Б. М. Описание океанских, морских и речных пассажирских грузовых, рефрижераторных, наливных, буксирных и специальных теплоходов. М., 1938.

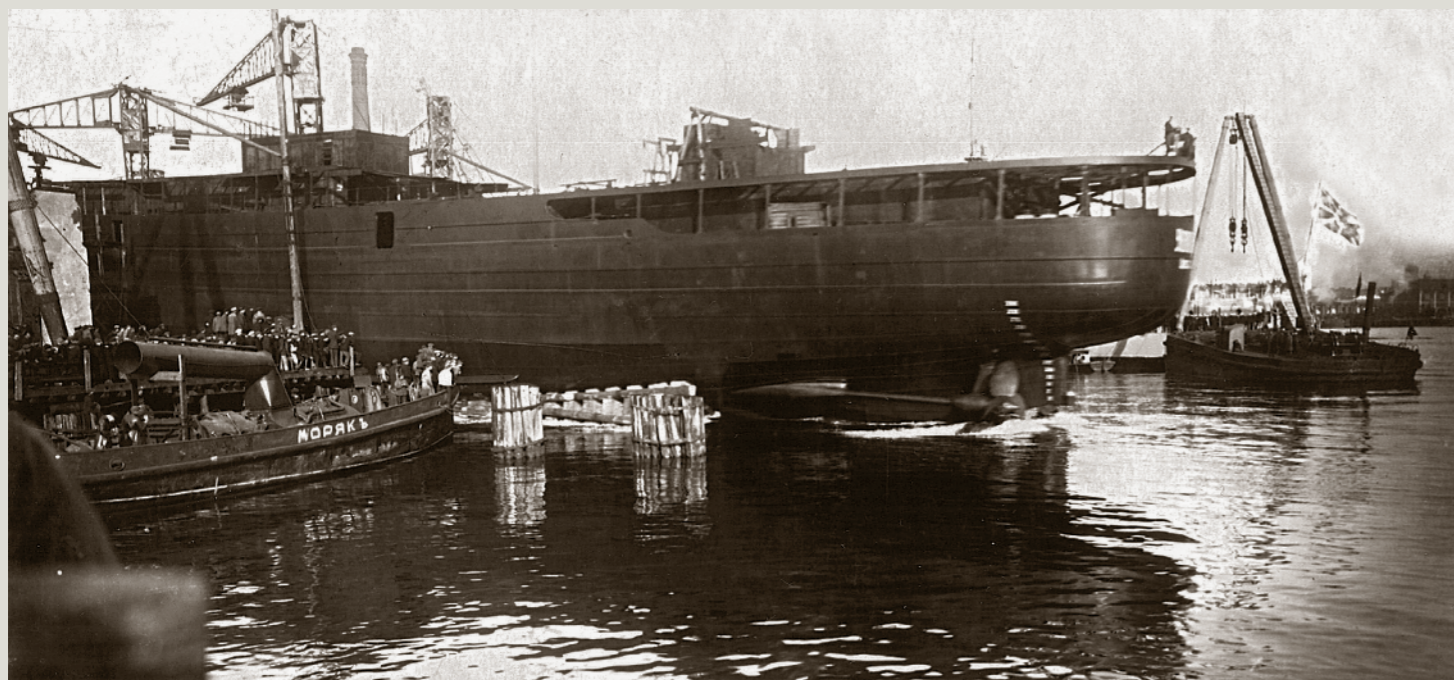


Завод и цех предприятий Круппа. Из фондов ЦВМБ



Завод и цех предприятий Круппа. Из фондов ЦВМБ

и «Украина») были построены на Балтийском заводе в 1930–1931 гг. и вошли в состав Черноморского государственного морского пароходства. Жители Одессы, Херсона, Николаева и других южных советских городов ласково называли эти суда «крымчаками».



Работа в доке над теплоходом Крымско-Кавказской линии. Из фондов ЦПИ РГО

Сравнительная таблица главных размерений и тактико-технических элементов теплоходов «Грузия» и «Крым» (завод Круппа, Киль, Германия) и «Аджария», «Армения», «Абхазия» и «Украина» (Балтийский завод, Ленинград)

Наименования главных размерений и тактико-технических элементов теплоходов	Теплоходы «Грузия» и «Крым» (завод Круппа, Киль, Германия)	Теплоходы «Аджария», «Армения», «Абхазия» и «Украина» (Балтийский завод, Ленинград)
Длина наибольшая (м)	112,2	112,2
Длина по грузовой ватерлинии (м)	110	—
Ширина наибольшая (м)	15,5	15,6
Высота борта при миделе (м)	8,41	8,4
Высота между верхней (главной) и нижней палубами (м)	2,44	—
Высота между нижней палубой и платформой (м)	2,44	—
Высота между верхней палубой и палубой удлиненного бака (м)	2,44	—
Высота рубок (м)	2,44	—
Осадка на ровный киль в соленой воде плотностью 1,025 при нижеуказанном дедвейте (м)	5,64	5,79 с учетом захода в Керченский порт
Водоизмещение (т)	5300	5770
Дедвейт (т)	(разный груз 1000 т) — 1630	1640
Скорость хода (узлов)	при ветре до 3 баллов — не менее 14,4	при ветре около 3 баллов — 14,5
Мощность главных двигателей (л. с.)	4000	4000
Тип двигателя	двухтактные двигатели Круппа	два двухтактных двигателя завода «Русский Дизель»
Коечных пассажиров (человек)	550	550
Район плавания (мили)	3000	3000
Экипаж (человек)	76	76
Спасательные шлюпки на шлюпбалках на 46 человек каждая	—	9
Шлюпки типа «Энгельгард» со складными бортами из парусины на 47 человек каждая	—	10
Моторный катер	—	1
Разъездных ялов	—	2
Размеры трюмов (в м³)	—	№ 1 — 224, № 2 — 532, № 3 — 471, № 4 — 215, № 5 — 680, № 6 — 389



Теплоход «Грузия».
Из фондов ЦПИ РГО

Особенности устройства теплохода «Армения»

«Армения», как и другие теплоходы, построенные на Балтийском заводе, являлась двухпалубным судном с удлиненной носовой частью. Экипаж размещался преимущественно в средней части судна на верхней палубе в двухместных каютах с одноярусными койками. Теплоходы имели четыре класса кают: 1) «специальные места» на 50 человек помещались на прогулочной палубе в двухместных каютах, там же имелись две каюты типа люкс; 2) каюты с мягкими местами на 194 человека располагались в кормовой части теплохода на нижней палубе и в кормовой рубке на верхней палубе в каютах от двух до семи человек в каждой; 3 и 4) каюты дешевого класса на 306 человек помещались в носовой части, из них для 56-ти человек (женщин и детей) каюты оборудовали на верхней палубе, для остальных 250 человек предусматривались общие помещения на нижней палубе и платформе¹. Всего на теплоходе могли разместиться 550 пассажиров разных классов «в условиях максимального комфорта».

На палубах были устроены ванны и туалетные комнаты для пассажиров разных классов, просторные столовые. На судне имелся красный уголок для политической агитации, парикмахерская, комнаты для отдыха и чтения, амбулатория. В кормовой рубке находился лазарет с тремя койками, каюты для фельдшера и двух санитаров. Для пассажиров 1-го класса в передней рубке



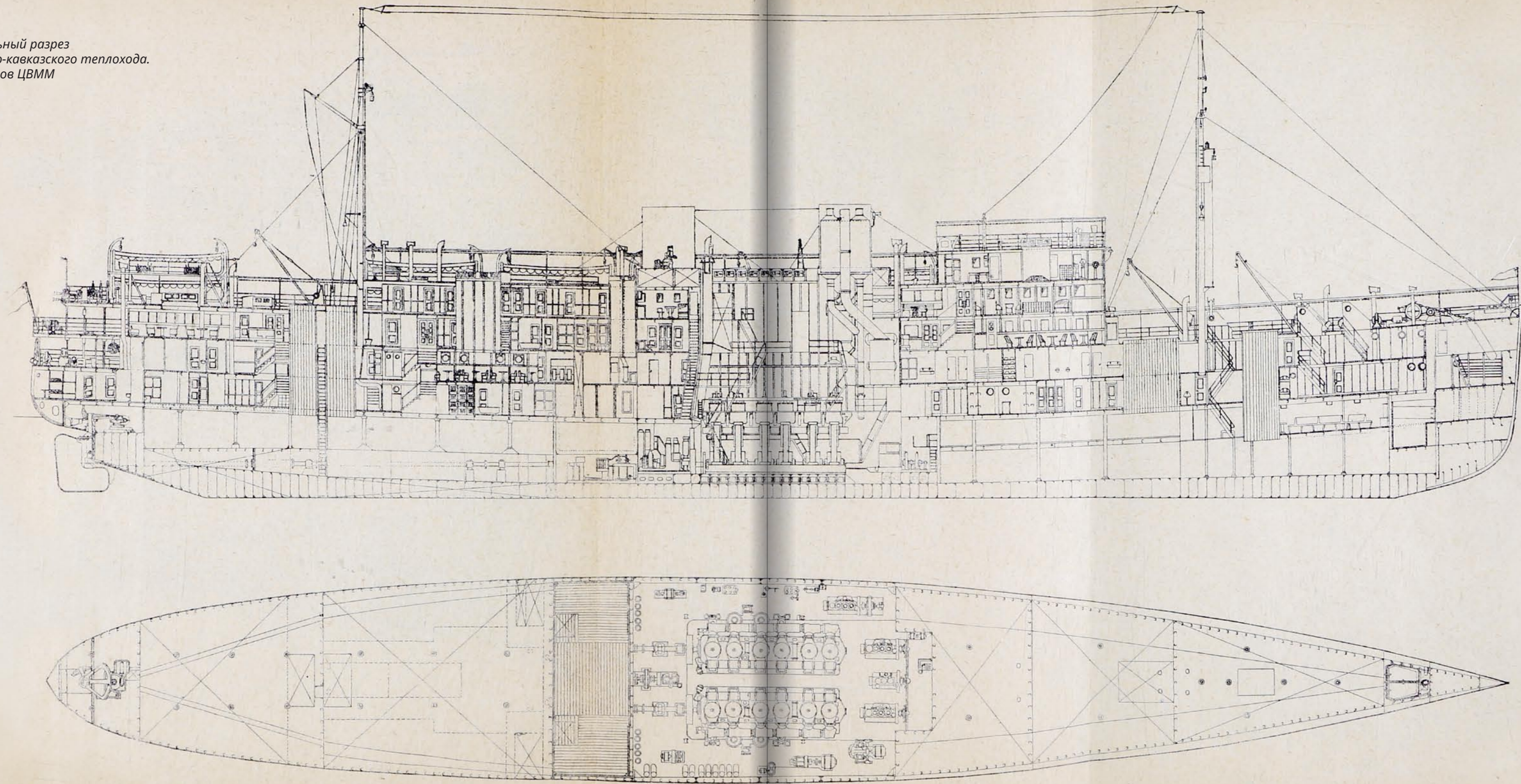
Теплоход «Абхазия».
Из фондов ЦПИ РГО

были устроены музыкальный, курительный и дамский салоны. Отдельные комфортабельные каюты предназначались для членов парткома и комсомольского состава. На разных палубах располагалось множество подсобных помещений: кладовые, прачечные, гладильные и сушильные, большая рефрижераторная. Базовый расчет теплоходов строился на перевозке 980 пассажиров и 1000 т грузов. В связи с тем, что тип судна предназначался для работы на линии со стоянками в портах, для выполнения грузовых операций установили пять кранов с грузоподъемностью 1,5 т каждый.

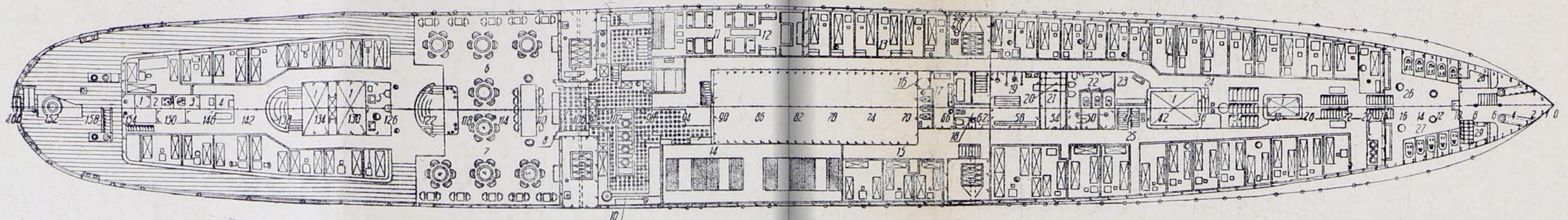
Теплоход был оснащен шлюпками по новейшим стандартам безопасности того времени, которые учитывали недавний трагический опыт «Титаника». На шлюпочной палубе вдоль бортов в два яруса находилось 10 спасательных шлюпок на откидных шлюпбалках с винтовым приводом. На тенте над лазаретом имелась отдельная палуба во всю ширину судна, на которой были установлены четыре спасательных шлюпки. Спасательные шлюпки, рассчитанные на 46 человек каждая, располагались на бот-деке по обеим сторонам в два яруса. На нижнем мостике находились еще две рабочих шлюпки. Подъем шлюпок производили с помощью электрических кранов. Все пассажиры — до 1000 человек — в случае аварии могли быть обеспечены дополнительными спасательными средствами: поясами, плавающими скамейками и пр.

¹ ЦГАНТД СПб. Ф. Р-168. Оп. 3-1. Д. 37. Оп. 1-1. Л. 144.

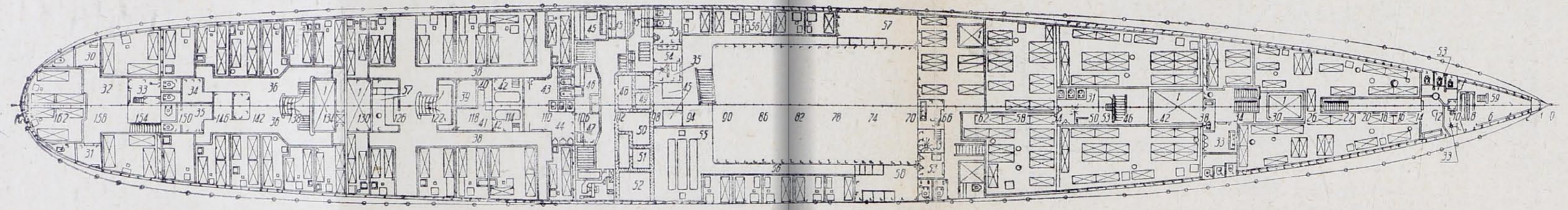
Продольный разрез
крымско-кавказского теплохода.
Из фондов ЦВММ



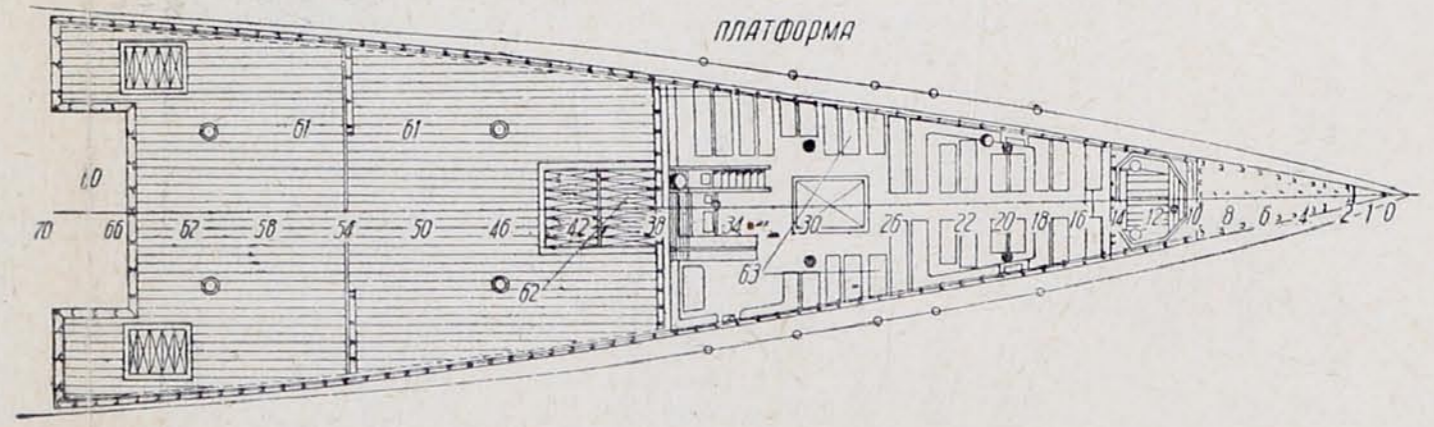
ВЕРХНЯЯ ПАЛУБА



НИЖНЯЯ ПАЛУБА



ПЛАТФОРМА

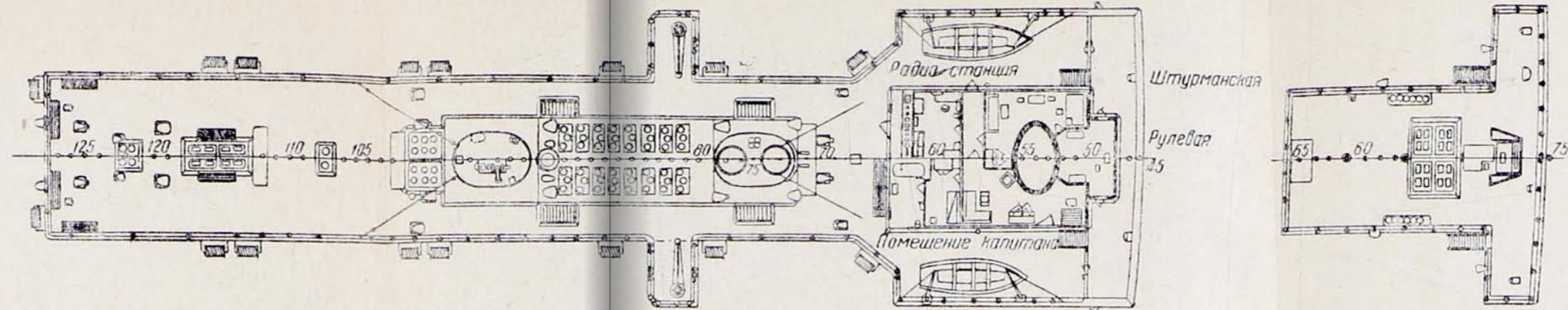


План палуб
крымско-кавказского теплохода.
Из фондов ЦВММ

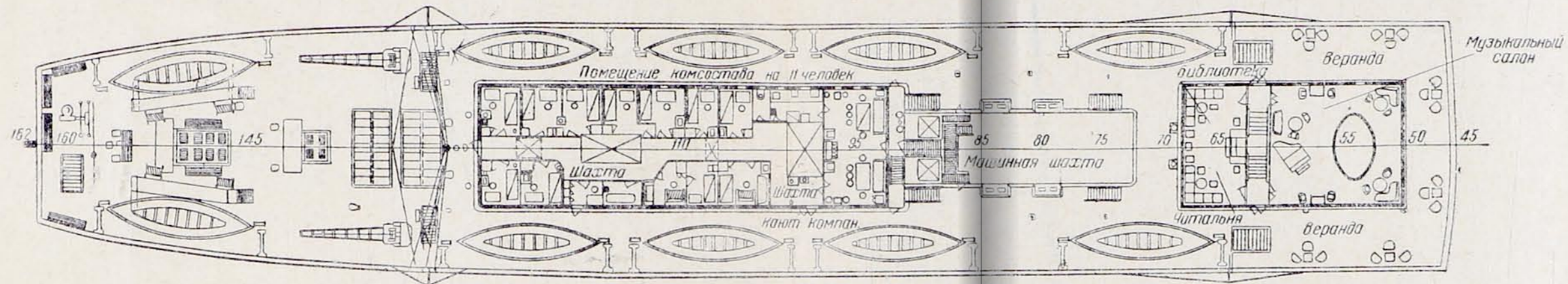
Шлюпочная и прогулочная палубы
крымско-кавказского теплохода.
Из фондов ЦВММ

НИЖНИЙ МОСТИК

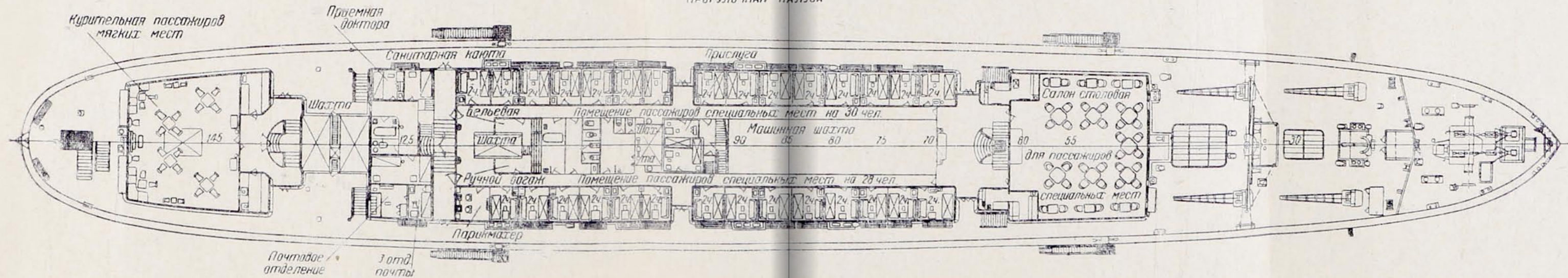
ВЕРХНИЙ МОСТИК



ШЛЮПОЧНАЯ ПАЛУБА



ПРОГУЛОЧНАЯ ПАЛУБА



ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕПЛОХОДА «АРМЕНИЯ»

Длина
наибольшая **107,27** м

Ширина
наибольшая **15,6** м

Водоизмещение **5770** т

Осадка **5,95** м



Конструкция 2 палубы, 2 мачты
Скорость хода 15 узлов
Дальность плавания 3000 морских миль
Район плавания Черное и Средиземное моря
Тип ГЭУ 2 двухтактных дизельных двигателя
Мощность 2х2000 л.с.
Тип движителя 2хВФШ
Топливо нефть
Грузоподъемность 1000 т
Электрическое оснащение освещение, радио, рефрижератор

ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬ СУДНА

Максимальная
до переоборудования **1000** чел

Максимальная
после переоборудования
в санитарное судно в 1941 г. **5000** чел

Каютная **550** чел

Экипаж **76** чел

**СПАСАТЕЛЬНЫЕ
ШЛЮПКИ**

9 ШЛЮПОК НА ШЛЮПБАЛКАХ
на 46 человек каждая

10 ШЛЮПОК ТИПА «ЭНГЕЛЬГАРД»
на 47 человек каждая

*Теплоход Крымско-Кавказской линии
у побережья Кавказа.
Из фондов ЦПИ РГО*



ГЛАВА 2 ДОВОЕННАЯ СЛУЖБА ТЕПЛОХОДОВ В 1929–1941 гг.

До начала Великой Отечественной войны «Армения» и другие «крымчаки» совершали пассажирские рейсы по Черному морю от Одессы (совр. — в составе Украины) до Батуми (совр. — в составе Грузии) и по Средиземному морю. В конце 1920-х — начале 1930-х гг. популярность круизов на теплоходах пассажирской Крымско-Кавказской линии стремительно возрастала: для советского человека заход, например, в египетские портовые города Александрию или Дамьетту (Думьят) представлялся невероятным путешествием. Если позволяло время стоянок в порту, то путешественники успевали съездить в Каир и полюбоваться на столицу Египта. Совершить подобный вояж могли позволить себе далеко не все граждане Советской России: для многих из них подобные круизы так и остались несбывшейся мечтой. Однако семьи высокопоставленных военнослужащих, чиновники



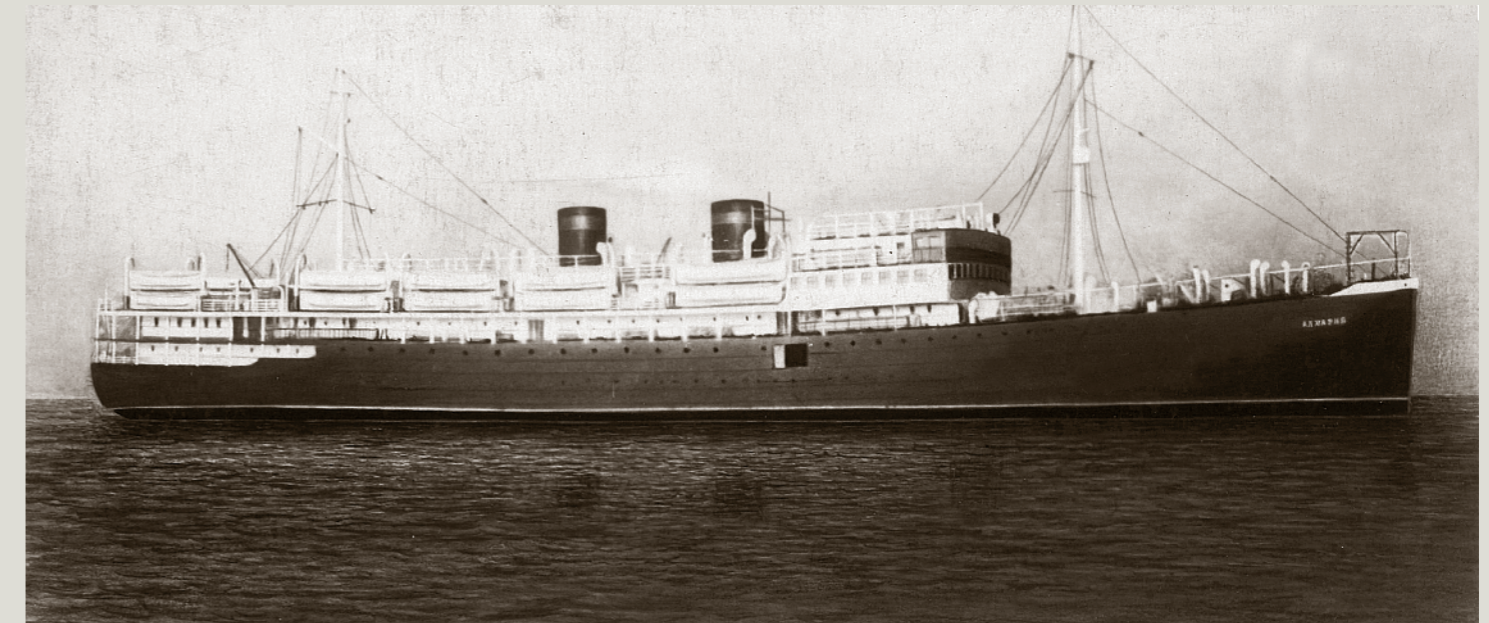
Теплоход «Армения». Открытка. 1930-е гг. Из фондов ЦПИ РГО



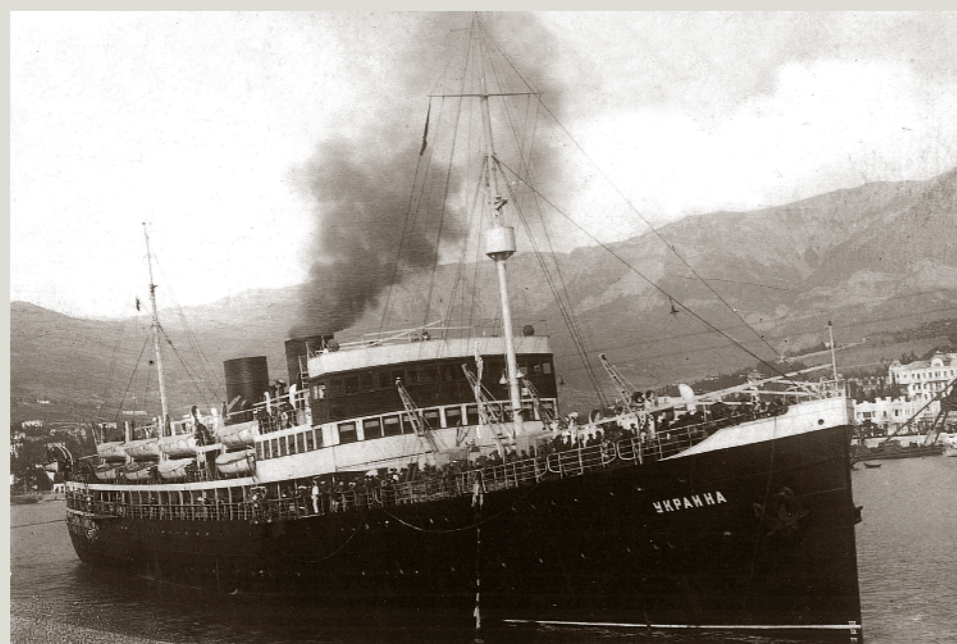
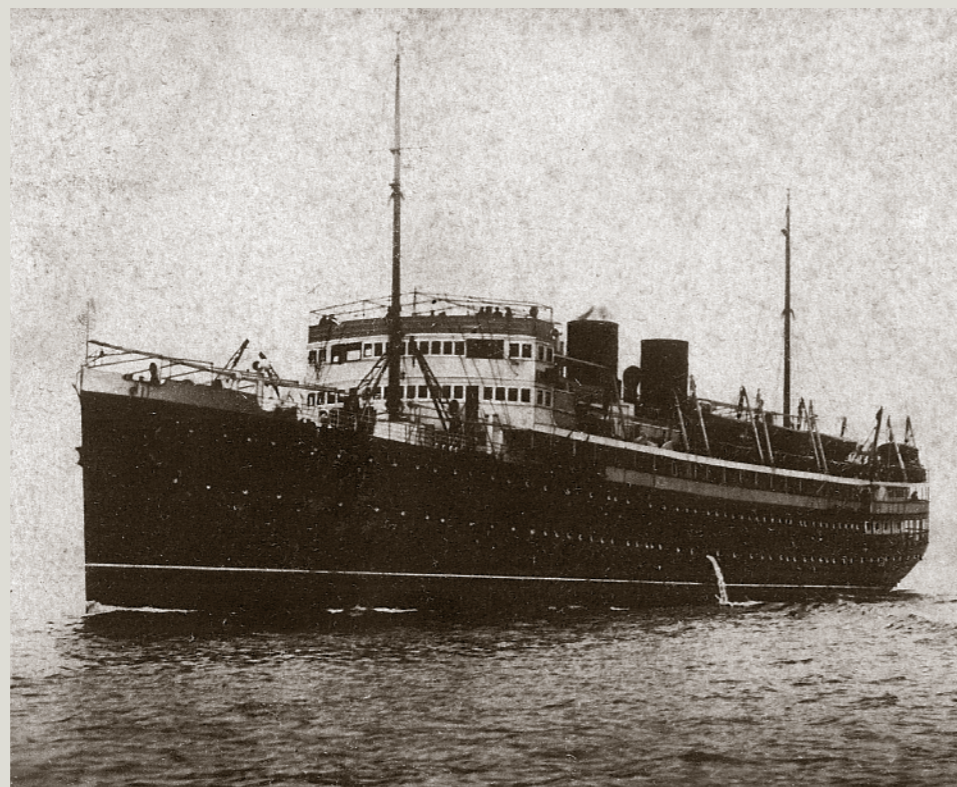
Теплоход «Абхазия». Из фондов ЦПИ РГО

и политическая номенклатура могли получить незабываемые впечатления как от размещения в каютах 1-го класса, так и от посещения Кавказа и Египта. Значительная часть населения Одессы и Батуми тоже без ущерба для личного бюджета покупали билеты на эти теплоходы и путешествовали по южным морям.

Теплоход «Аджария». Из фондов ЦПИ РГО



Теплоход «Грузия».
Из фондов ЦПИ РГО



Теплоход «Украина».
Из фондов ЦПИ РГО

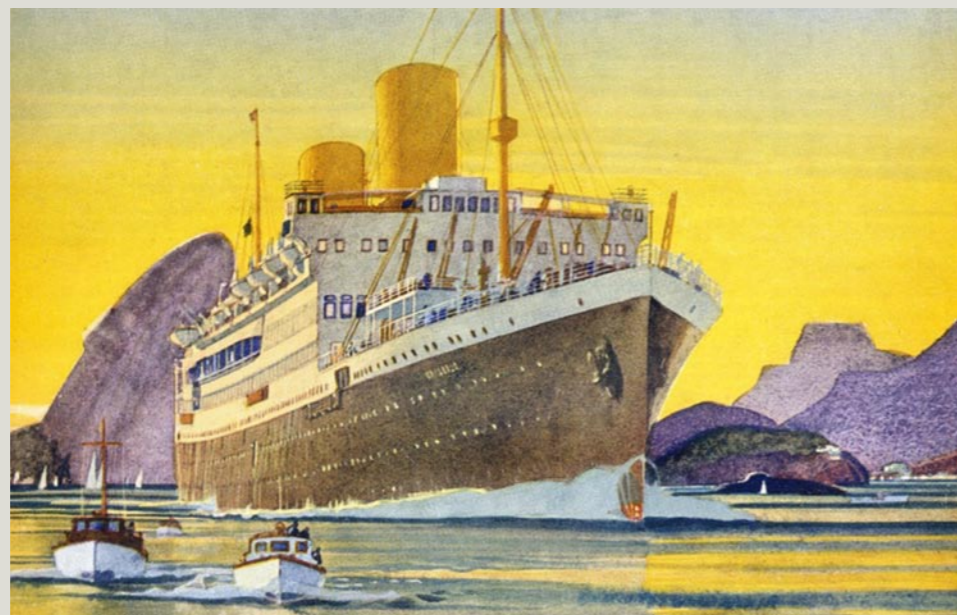
Характеристики судов типа «Абхазия» по сравнению с зарубежными аналогами

Характеристики	Теплоходы типа «Абхазия» (СССР)	Турбоход Haleakala (США)
Район плавания	Черное и Средиземное моря	Калифорния — Гавайские острова
Длина по грузовой ватерлинии (м)	110	105
Ширина (м)	15,5	14
Осадка (м)	5,64	6,0
Водоизмещение (т)	5300	4900
Коэффициент общей полноты	0,538	0,535
Скорость, узлов	15	17
Двигатель	дизель	паровая турбина
Топливо	нефть	нефть
Эффективная мощность механизмов	~ 2940	~ 3675
Экипаж, человек	76	81
Пассажировместимость, человек	1 и 2 классов — 240 3 класса — 306	1 и 2 классов — 440 3 класса — ?

Возможность боевого применения гражданских и коммерческих теплоходов рассматривалась уже в годы первых пятилеток. В качестве авиатранспортов они могли бы помогать оперативной защите территорий с воздуха. При отсутствии авианосцев руководство СССР рассчитывало иметь корабли-авиатранспорты. Такому направлению в кораблестроении способствовало быстрое развитие авиации. Учитывался опыт западных государств, наличие у них гидроавианосцев Albatross («Альбатрос», Англия), Graf Zeppelin («Граф Цеппелин», Германия) и Commandant Teste («Коммандант Тест», Франция). Эти корабли несли от 8 до 10 гидросамолетов и имели от одной до четырех катапульт, а итальянский Giuseppe Miraglia («Джузеппе Миралья») развивал скорость в 21 узел* и нес 20 самолетов.

* Высокая скорость для корабля

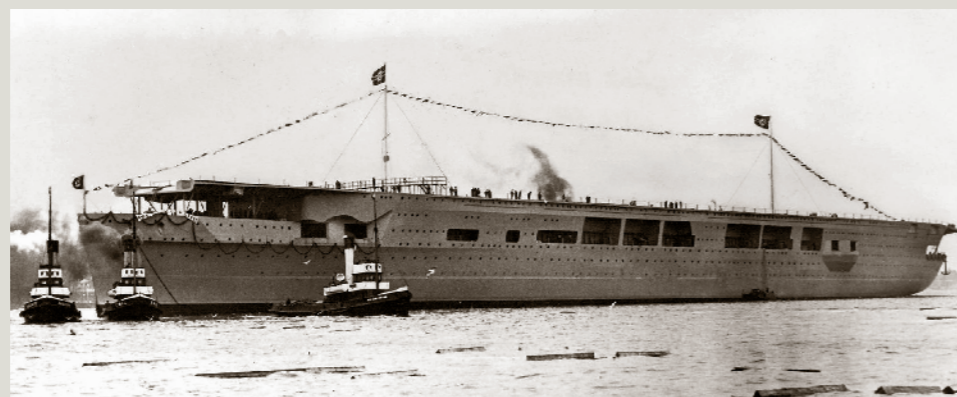
Теплоход *Alcantara* (Англия).
Открытка. 1930-е гг.
Из частной коллекции



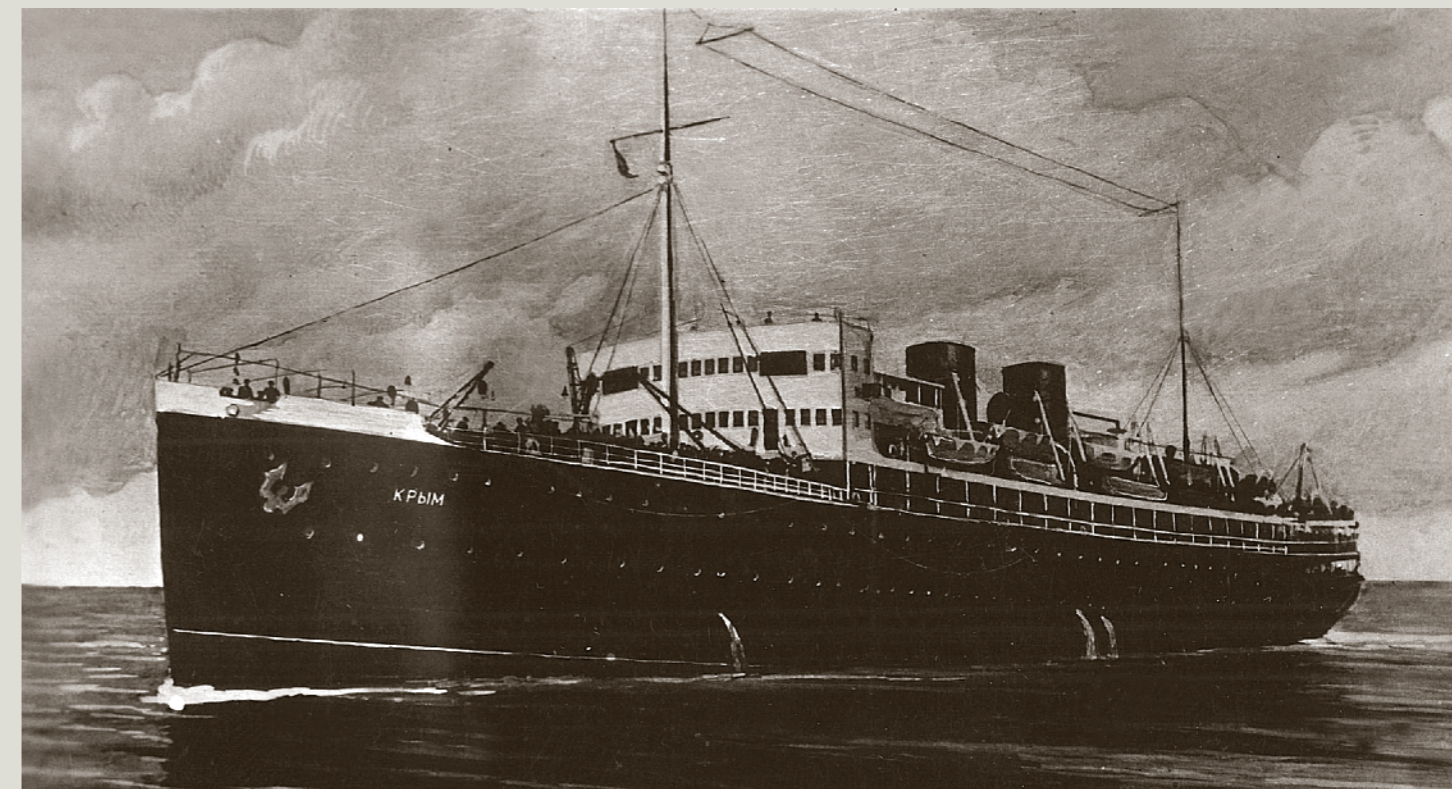
* Рабоче-крестьянская
Красная армия

В Главном морском штабе и Управлении кораблестроения Управления Военно-морских сил РККА* выбрали теплоходы «Крым» и «Грузию» в качестве испытательных судов для установки гидросамолетов. Они имели прочную непрерывную палубу для размещения до 10–15 небольших истребителей (или разведчиков КОР-1 со складывающимися крыльями).

Проект переоборудования этих теплоходов в авиатранспорты являлся технически трудоемким и дорогостоящим. Его разработку поручили Научно-исследовательскому институту военного кораблестроения, — Отделу проектирования, возглавляемому



Теплоход *Graf Zeppelin* (Германия).
Из частной коллекции



инженером-флагманом 2-го ранга Н. В. Алякринским, но проект так и остался нереализованным. Пока Отдел Н. В. Алякринского занимался проектированием будущих гидросамолетов, разработками чертежей, расчетами, составлением спецификации и ожиданием финансирования, началась Великая Отечественная война.

Теплоход «Крым».
Из фондов ЦПИ РГО

ЧАСТЬ II

ПОСЛЕДНИЙ РЕЙС

7 ноября 1941 г. теплоход «Армения», переоборудованный в санитарный транспорт, вышел из Ялты в свой последний рейс. На его борту находилось несколько тысяч человек: раненые солдаты, эвакуированные граждане, ведущие медики. В 10 час. 20 мин. он был атакован немецкой авиацией и затонул. Экипаж корабля успел начать спасательную операцию, спустив шлюпки на воду, но никаких данных о спасшихся пассажирах не обнаружено. На основе архивных документов были реконструированы события последних дней службы транспорта, которые повлияли на его трагическую судьбу. Подлинные обстоятельства гибели теплохода развенчивают многие мифы, которые сложились вокруг «Армении» за последние 80 лет.



*Цифровая модель
теплохода «Армения».
Из фондов ЦПИ РГО*

ХРОНИКА СОБЫТИЙ ПОСЛЕДНИХ ДНЕЙ ТЕПЛОХОДА «АРМЕНИЯ». 1941 ГОД

04.11

Капитан «Армении» В. Я. Плашевский получает приказ следовать из Туапсе в Ялту, а не в Севастополь. Задача – принять на борт раненых и эвакуированных, доставить их в Туапсе. Теплоход выходит в сопровождении тральщика «Груз» и берёт курс на Ялту.

Командир эсминца «Сообразительный» капитан-лейтенант С. С. Ворков получает боевое задание сопровождать санитарный транспорт «Армению» из Туапсе в Севастополь в одном конвое с транспортом «Серго» и тральщиком «Груз».

15:35

Эсминец «Сообразительный» и «Серго» покидают порт Туапсе. Выясняется, что «Армения» и «Груз» ушли ранее, и не в Севастополь.

21:42

«Сообразительный» догоняет «беглецов» и требует следовать за ним в Севастополь. Плашевский не сразу соглашается, и затем на протяжении пути несколько раз пытается выйти из конвоя и пойти в Ялту.

05.11

19:39

Штаб Черноморского флота подтверждает приказ капитану «Армении» следовать в Ялту за ранеными.

22:15

Плашевский снова меняет курс и направляет «Армению» в Ялту. Догонять теплоход отправляется тральщик «Груз».

23:00

С борта «Груза» Плашевскому дают светограмму: «Ялта занята противником немедленно возвращайтесь в Севастополь». Теплоход занимает место в конвое и следует в Главную базу.

06.11

03:45

«Армения» входит в Главную базу – в Севастополь.

15:00

Погрузка раненых и персонала Севастопольского морского госпиталя 1-го разряда.

17:00

Закончена погрузка. Ожидание выхода из порта.

20:10

«Армения» выходит из Главной Базы в Ялту в сопровождении двух сторожевых катеров 0122 и 051.

“ Соблюдайте время выхода точно, не подвергайте корабль опасности. ”

– Из предписания начальника Отдела обеспечения коммуникаций Штаба ЧФ Нестерова капитану «Армении» о выходе из Севастополя 6 ноября.

“ Увидел бомбардировщик Ю-88, пикировавший на теплоход. Атаковал его с хвоста в момент, когда он сбросил две бомбы по теплоходу. Попал в носовую часть. Теплоход загорелся и носом пошел в воду. ”

– Из донесения старшего лейтенанта, пилота М. С. Феоктистова.

07.11

01:15

«Армения» зашла в Ялту.

04:00

Начата погрузка раненых, персонал госпиталей, эвакуируемых гражданских лиц.

08:05

Начальник Штаба ЧФ дает командиру 62 Авиабазы приказ прикрывать «Армению» звеном из четырёх истребителей на стоянке и в море.

08:25

Начальник Штаба 62 Авиабазы дает командиру 32 Авиационного полка приказ прикрывать звеном истребителей «Армению» в Ялте и в море.

08:30

Капитан «Армении» В. Я. Плашевский выходит из Ялты курсом на Туапсе без прикрытия с воздуха. Его сопровождает катер СК 0122. Второй катер СК 051, получив приказание сопровождать теплоход до 44 градуса, не выполнил этого приказа и ушел от теплохода значительно раньше.

09:00

Звено из трёх истребителей И-153 вылетает с аэродрома у Херсонесского маяка на прикрытие транспорта у Ялты.

10:24

На расстоянии около 30 км от Ялты в квадрате 1769 «Армению» атакует немецкий бомбардировщик Ю-88. Команда теплохода успевает спустить шлюпки на воду. Судно начинает тонуть.

11:07

Звено истребителей совершает посадку на аэродроме у Херсонесского маяка. Боевая задача не выполнена.

12:20

Второе звено истребителей И-153 получает приказ найти «Армению». По возвращении командир звена докладывает: «Теплоход не обнаружен».

21:00

Запись в оперсводке ОБРа: «Поиск т/х «Армения» не производится».

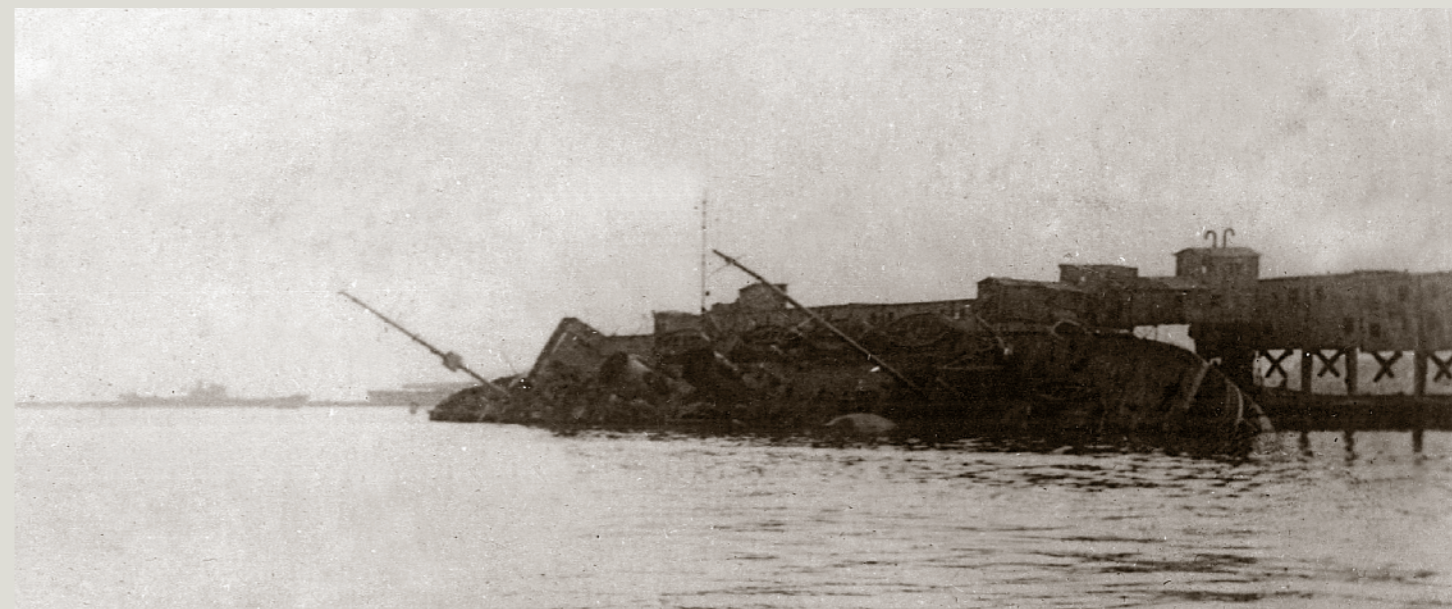


ГЛАВА 3 ОБСТАНОВКА В КРЫМУ В ПЕРВЫЕ ДНИ И МЕСЯЦЫ ВОЙНЫ

Поздно ночью 22 июня 1941 г. командование Рабоче-крестьянской Красной армии направило в войска директиву о приведении сил и средств в боевую готовность, но эта директива не дошла вовремя до всех частей и соединений. В отличие от командования РККА, нарком Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов дал эту команду на сутки ранее, поэтому возвращенный на корабли личный состав флотов и флотилий соблюдал в ночное время режим маскировки и находился в боевой готовности. Черноморский флот в связи с возможным нападением Германии был приведен в оперативную готовность № 1 в 1 час 15 мин. 22 июня 1941 г.

22 июня в 2 час. 35 мин. радиолокационная станция крейсера «Молотов» обнаружила немецкие бомбардировщики, вылетевшие с румынских аэродромов в направлении главной военноморской базы Черноморского флота — Севастополя. В 2 час. 56 мин. донесение об этом получил командующий флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский, а в 3 час. 07 мин. начальник Штаба ЧФ контр-адмирал И. Д. Елисеев отдал приказ открывать огонь по самолетам, вторгшимся в воздушное пространство СССР. Военные корабли и средства противовоздушной обороны были готовы к нанесению ответных ударов, и первая вражеская атака не стала для Черноморского флота полностью неожиданной¹.

В 3 час. 15 мин. немецкие бомбардировщики совершили налет на Севастополь. В начальный период войны главная задача германского командования заключалась в блокировании основных сил Черноморского флота посредством постановки новейших неконтактных мин силами авиации с целью запереть и уничтожить стоявшие в бухтах корабли. Противник на парашютах сбрасывал с самолетов донные неконтактные магнитные мины, специально предназначенные для закрытия фарватера. Первые две мины были сброшены на фарватер в 3 час. 15 мин. утра, затем — с интервалом в 15 минут — еще две, одна из которых упала в море. В 3 час. 48 мин. и в 3 час. 52 мин. немцы обрушили на



Получивший повреждения теплоход Крымско-Кавказской линии. Из фондов ЦПИ РГО

город несколько бомб, одна из которых взорвалась у памятника Затопленным кораблям, вторая — на улице Подгорной. На Крымской земле появились первые жертвы войны. Налет вражеской авиации севастопольские зенитчики и артиллеристы отбили огнем береговых батарей и корабельных орудий. Крым стал прифронтовой зоной.

В связи с внезапным нападением фашистской Германии на Советский Союз в тот же день Президиум Верховного Совета СССР указом от 22 июня 1941 г. объявил Крым на военном положении. О введении на полуострове военного положения Крымский обком ВКП(б) циркуляром направил телеграммы горкомам и райкомам партии за подписью секретаря Крымского обкома партии В. Булатова. В циркуляре говорилось:

«Введено боевое угрожаемое положение. Приведите в боевую готовность партаппарат, все средства воздушной обороны. Поднимите отряды самообороны, мобилизуйте для них автомашины, вооружите боевым оружием, организуйте сеть постов наблюдения за самолетами и парашютными десантами, усильте охрану предприятий, важнейших объектов. На ответственные места поставьте коммунистов. Усильте ход важнейших работ предприятий, совхозов, колхозов»¹.

Тогда, в первые часы войны, товарищ В. Булатов ни строчкой не обмолвился в циркуляре о начале каких-либо эвакуационных

¹ Подробнее см.: Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1941 год. Т. 16 (5–1). М., 1996; Манштейн Э. фон. Утерянные победы. М.; СПб., 1999; Басов А. В. Крым в Великой Отечественной войне, 1941–1945 гг. М., 1987; Мощанский И., Савин А. Борьба за Крым (сентябрь 1941 — июль 1942 года). М., 2002; Исаев А. В., Глухарев Н. Н., Романько О. В., Хазанов Д. Б. Битва за Крым. 1941–1944. М., 2016.

¹ Крым в период Великой Отечественной войны, 1941–1945: Сборник документов и материалов. Симферополь, 1973. Документ № 1.

мероприятий, объявленных партией и правительством, напротив — он призывал начать мобилизационные действия, дать отпор противнику, поставить коммунистов на ответственные места. Важно подчеркнуть, что, судя по документам, опубликованным в сборнике «Крым в период Великой Отечественной войны» (Симферополь, 1973), среди большинства военного и гражданского населения Крыма царил массовое воодушевление, моральный подъем и решимость бороться с врагом. Промышленные и сельскохозяйственные предприятия городов, колхозы и совхозы переходили на интенсивный режим работы, производство переориентировалось на нужды фронта и обороны, рабочие и колхозники брали повышенные соцобязательства по перевыполнению рабочих планов, в коллективах проводились партийные и комсомольские собрания.

29 июня эскадра Черноморского флота совершила рейд к побережью Румынии, обстреляла порт Констанца и тем самым нанесла противнику первый серьезный удар. 5 июля 1941 г. вышел секретный печатный циркуляр под № 034, подписанный начальником Штаба Черноморского флота контр-адмиралом И. Д. Елисеевым, о введении в действие с 20 июля 1941 г. постоянной сетки квадратов карты Черного и Азовского морей. В циркуляре разъяснялось: «Сетка квадратов охватывает район, ограниченный параллелями с Норда 47 град. 10 мин., с Зюйда 40 град. 30 мин. и меридианами с Веста 27 град. 00 мин., с Оста 43 град. 00 мин. Квадраты разбиваются: по широте через каждые 10 минут, по долготе через каждые 15 минут. Передавать квадраты открыто по радио воспрещается»¹. Указанная сетка квадратов будет действовать и в момент гибели теплохода «Армения».

Работая над планом «Барбаросса»*, Гитлер сначала не рассматривал Крым в качестве приоритетного направления для захвата территорий германскими войсками². Но спустя два месяца после начала военных действий немецкое верховное командование оценило значение Крыма и приняло решение о захвате полуострова, сделав это первоочередной задачей в общем плане действий группы армий «Юг». В своем дневнике начальник немецкого Генерального штаба сухопутных войск генерал-полковник Франц Гальдер цитирует директиву фюрера от 22 августа 1941 г.: «Важнейшей задачей до наступления зимы является не захват Москвы, а захват Крыма, промышленных и угольных районов на реке Донец и блокирование путей подвоза русскими нефти с Кавказа... Захват Крымского полуострова имеет первостепенное

значение для обеспечения подвоза нефти из Румынии. Всеми средствами, вплоть до ввода в бой моторизованных соединений, необходимо стремиться к быстрому форсированию Днепра и наступлению наших войск на Крым, прежде, чем противнику удастся подтянуть свежие силы»¹.

К 20 сентября 1941 г. немецкое командование скрытно сосредоточило силы для нанесения удара по советским позициям на Перекопе, и утром 24 сентября войска 11-й армии генерала Эриха фон Манштейна, несмотря на наличие сильной группировки советских войск в Крыму, прорвали оборону на Перекопском перешейке. В армии Э. фон Манштейна насчитывалось свыше 200 тыс. солдат и около 2000 орудий, поддержку с воздуха осуществляли 600 самолетов.

20 октября 1941 г. вышла директива фюрера № 10 «О продолжении операции «Барбаросса» в Крыму и на Дону», направленная командующему 11-й армией генералу Э. фон Манштейну. Гитлер поставил перед ним задачу: совместно с 3-й румынской армией «уничтожить находящиеся в Крыму силы противника, занять территорию полуострова и как можно скорее после этого сосредоточить силы (управление корпуса и 3 дивизии) в районе Керчи для переправы через Керченский пролив и наступления на Туапсе и Краснодар»². Безвозвратные потери Приморской армии за два месяца боевых действий составили: в сентябре — 27 880 человек (контуженных, обожженных, обморочных), в октябре — 7813. На первом этапе эвакуации военного и гражданского населения Крымской АССР с июля по ноябрь 1941 г. включительно из Крыма в организованном порядке было вывезено около 200 тыс. человек³.

Переоборудование теплохода «Армения» в санитарный транспорт

С 22 июня до начала июля прошло всего две недели, но стремительное продвижение вермахта в южном направлении вынудило руководство СССР начать срочную эвакуацию предприятий и гражданского населения из Одессы и близлежащих районов.

Ход обороны Одессы, а затем Севастополя заставил командование Черноморского флота прибегнуть к использованию гражданских теплоходов для систематической и регулярной эвакуации раненых в Ялту, где постановлением СНК Крымской АССР от 15 июля 1941 г. «было развернуто 19680 коек за счет



Генерал-полковник, начальник германского Генштаба сухопутных войск Франц Гальдер

* Barbarossa — кодовое название плана нападения Германии на СССР

¹ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 365. Д. 1.

² «Совершенно секретно! Только для командования!» Стратегия фашистской Германии в войне против СССР. Документы и материалы / Сост. В. И. Дашичев. М., 1967.

¹ Гальдер Франц. Военный дневник. 1941–1942. Т. III. М., 2007.

² Исаев А. В. и др. Указ. соч.

³ Крым в период Великой Отечественной войны. Симферополь, 1973. Документ № 40.

санаториев и домов отдыха, развернуты армейские наркомздравские эвакуогоспитали»¹.

«Эвакуационный госпиталь — это военно-медицинское лечебное учреждение, создаваемое во время войны для оказания специализированной медицинской помощи раненым и больным и подготовки к эвакуации в тыл страны нуждающихся в длительном лечении. Эвакогоспитали различаются по коечной вместительности и профилю (общехирургический, нейрохирургический, терапевтический, инфекционный и др.). В организационном отношении каждый эвакогоспиталь состоит из управления, лечебно-диагностического отделения, аптеки, подразделений обслуживания и материально-обеспечения. Основные задачи эвакогоспиталя: прием, размещение, медицинская сортировка, санитарная обработка раненых и больных, оказание им помощи и лечения, подготовка к эвакуации раненых и больных, требовавших длительного лечения. Развертывание и функционирование происходило на суше в населенных пунктах в приспособленных зданиях, на море — в оборудованных транспортах. Обеспечивались медперсоналом и медицинским оборудованием» — такое определение дают Советская военная энциклопедия (Т. 8. М., 1980. С. 557) и «Руководство по организации работы в эвакогоспиталях», вышедшее в конце 1941 г.

Согласно этому определению теплоход «Армения», а также другие «крымчаки» — «Абхазия», «Грузия», «Крым» и «Украина» — по сути выполняли функции эвакогоспиталей. Очевидцы и участники тех событий, медицинский персонал, прямо называли теплоходы «плавучими госпитальями». Важно отметить, что теплоход не считался официальным госпитальным судном, и не подпадал под действие Гагской конвенции 1907 г. Корпус госпитального транспорта по условиям конвенции, должен был быть выкрашен в белый цвет и иметь три больших красных креста на бортах и на палубах, хорошо заметных с моря и с воздуха. Судно не могло перевозить оружие или военных, иметь собственное вооружение и военное сопровождение. Как показали подводные исследования потопленного теплохода, а также работа с архивными документами, теплоход «Армения» не соответствовал этим требованиям.

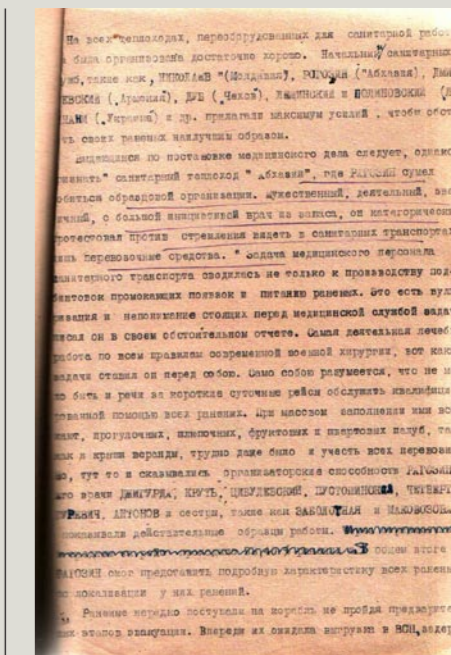
По распространенной версии «Армения» был переоборудован в санитарно-транспортное судно в августе 1941 г. на судоремонтном заводе имени А. Марти в Одессе. Однако ко времени написания настоящей книги материалов, подтверждающих эту версию, не обнаружено. На заводе Марти в то время полным ходом шла эвакуация заводского оборудования, демонтаж которого в срочном

порядке произвели ранее. В докладной записке ответственного инструктора Политуправления Народного комиссариата морского флота СССР М. Х. Ромбома начальнику того же Политуправления Л. Ю. Белахову о положении дел на заводе сообщалось:

«Одесса, 5 июля 1941 года:

Сейчас вопрос о загрузке завода рабочей силой отпадает. По приказу Наркома с сегодняшнего дня приступили к демонтажу всего ценного оборудования и подготовке его и железобетонных доков к вывозу в порты назначения. Сегодня на заводе инструктировали по этому вопросу начальников цехов и секретарей парторганизаций. В порту до сегодняшнего дня погрузо-разгрузочные работы не производились. Грузчики и механизаторы использовались на всяких подсобных работах»¹.

В другой докладной записке от 12 июля 1941 г. М. Х. Ромбом уже упоминает «Армению» как одно из судов для эвакуации из Одессы гражданского населения. Открытых документов о том, что к этому времени теплоход официально стал санитарным транспортом, нет. Вероятно, переоборудование прошло в ускоренном порядке по технически несложному варианту. В просторной столовой, курительном и музыкальном салонах могли устроить



Справка о работе санитарных транспортов. Из фондов Архива военно-медицинских документов



Медицинские блоки на теплоходе «Абхазия». Из фондов Архива военно-медицинских документов

¹ Отчет о работе лечебно-эвакуационного отделения МСО ЧФ за период с 22 июня по 31 декабря 1941 г. 7 февраля 1942 г. // Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 51878. Д. 1. Л. 2-5.

операционные, из кают, убрав между ними некоторые переборки — палаты для размещения раненых. К тому же на теплоходе в кормовой рубке уже имелись лазарет с тремя койками и каюты для фельдшера и двух санитаров.

Секретарь партбюро Одесского порта А. М. Разуваев в своем донесении начальнику Политуправления Наркомморфлота СССР от 3 декабря 1941 г. изложил факты, подтверждающие невозможность капитально переоборудовать теплоходы в санитарные транспорты: *«С 15 VII началась эвакуация города Одессы (официально; неофициально раньше), и через Одесский порт прошла основная масса оборудования заводов, фабрик, людского контингента. Активные действия с воздуха по порту и городу, то есть бомбежку массированным порядком враг начал с 22. VII. 41, к каковому времени Одесса была отрезана со всех сторон от остальной страны и имела выход только в море. Перед портом встали задачи не только вывозить оборудование фабрик и заводов, но и обеспечить флот боезапасами и пополнением РККА и РКВМФ.*

С 7 августа введено осадное положение города. Все работники порта переведены на казарменное положение и 12-часовой рабочий день в связи с увеличением объема работ и недостатком рабочей силы»¹.

Из другого донесения М. Х. Ромбома от 12 июля 1941 г.² известно, что в Одессе эвакуацию предприятий и людей в начале июля организовали плохо, не было ясности как взаимодействуют между собой пароходство и военно-транспортная служба. Очевидно, что в порту Одессы в первые месяцы войны царили суеда и беспорядок.

«Очень много работали наши военные отделы над подготовкой вооружения судов на случай войны, и вот война наступила, а где же вооружение? Нет ничего, осталась одна только секретная переписка, которой не разгромить фашистов. До сегодняшнего дня ни одно судно не вооружено хотя бы паршивой винтовкой, уже не говоря о зенитках, пушках, пулеметах и глубинных бомбах. Ведь при таком положении какой-нибудь вражеский парусник, вооруженный несколькими винтовками, может увести наш большой корабль вместе с грузом.

Все капитаны приходят и просят вооружить суда или дать им хотя бы несколько винтовок и пулемет. Если наши суда будут вооружены, они окажут большую помощь военному флоту (здесь и далее подчеркнуто в документе. — Прим. авт.)»³.

¹ РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 17. Л. 195–199.

² Там же. Оп. 4. Д. 71. Л. 68–71.

³ Там же.

Штат санитарной службы санитарных транспортов типа «Абхазия»:

- «Начальник санитарной службы (главный врач) — 1
- Ведущий хирург — 1
- Начальники медотделений — 2
- Ординаторы — 2
- Рентгенолог — 1
- Зубной врач — 1
- Лаборант — 1
- Начальник аптеки — 1
- Фармацевты — 2
- Старшая операционная сестра — 1
- Старшие сестры отделения — 2
- Политрук — 1
- Палатных сестер — 21 (вместе с санинструктором, дезинфектором, перевязочными сестрами)
- Команда санитаров (санитары, кладовщики, писари, коки) — 56
- Вольнонаемные (санитары, уборщицы, буфетчицы, посудомойки, прачки) — 19 человек.
- Всего в штате — 113 человек»¹.

Так или иначе, спустя месяц с небольшим после объявления Крыма на военном положении все теплоходы Крымско-Кавказской линии выполняли рейсы как санитарные транспорты.

Однако в документах имеются разночтения в датировке начала службы «Армении» в новом качестве: в двух делопроизводствах одного и того же архива по вопросу о первом рейсе «Армении» именно в качестве санитарного судна встретились разные даты. В документе «Сведения о количестве эвакуированных раненых (больных) кораблями военно-морского флота» указано, что «Армения» в качестве санитарного транспортного судна (стс) совершила первый рейс 7 августа 1941 г. на линии Одесса — Севастополь. За тот рейс «Армения» вместе с двумя другими транспортами перевезла 2021 человек. В первом случае стоит дата 7-е августа, во втором — 10 августа: *«“Армения” как санитарный транспорт вступил в строй 10 августа. Имел 12-узловую скорость, тоннаж — 6700. Условия войны потребовали от санитарных кораблей немедленного выполнения боевых операций. Формирование и оборудование кораблей было проведено спешно, а поэтому не имелось возможности устранить на них ряд недостатков и учесть все*

¹ Штат санитарной службы санитарных транспортов типа «Абхазия». 1946 г. // Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 48302/2. Д. 2. Л. 107.

необходимые медицинские требования по улучшению внутреннего оборудования. Несмотря на это, все указанные корабли («Армения», «Абхазия», «Молдавия», «Котовский», «Чехов») были своевременно укомплектованы личным составом, обеспечены твердым и мягким инвентарем и мед. имуществом, согласно утвержденных табелей и штатных расписаний»¹.

Согласно справкам от 12 августа и 2 сентября 1941 г., подписанным начальником 1-го отделения Санотдела Приморской армии военврачом 1-го ранга А. Герценом, «Армения» только за один день 4 августа самостоятельно перевезла из Одессы в Новороссийск 1152 человека раненых. 26 августа «Армения» доставила в Туапсе 1504 человека, и этот показатель стал самым высоким в эвакуационных рейсах «Армении» в течение августа. 2 сентября она также перевезла в Туапсе 1185 человек. Все это зафиксировано в документации Санитарного отдела Приморской армии»².

Вооружение санитарных транспортов и охрана судоходства на Черном море

В связи с систематическими бомбардировками авиацией противника советских транспортов, в том числе ходивших под флагами Красного Креста, 26 августа 1941 г. начальник политотдела Черноморско-Азовского бассейнового управления НКМФ СССР А. Степанов выпустил ходатайство на имя исполняющего обязанности начальника Политуправления НКМФ СССР Ф. П. Быкова «Об охране судоходства на Черноморском театре военных действий»³.

Этот документ появился после чрезвычайных событий на большом рейде Одессы: 23 июля 1941 г. вражеские бомбардировщики беспрепятственно уничтожили «Аджарию» — теплоход той же серии, что и «Армения». Она была загружена военным хозяйственным имуществом, оптическими приборами и боеприпасами. Судно стояло на якоре в порту без охраны. В результате нападения теплоход и ценный груз затонули. Погибли 4 члена экипажа.

«<...> П/х "Новороссийск" был поставлен для работы на линию Одесса — Херсон — Николаев. Судно не было вооружено и не имело охраны. Неоднократно на пароход налетала вражеская авиация, и только мужественное поведение капитана тов. Ботто и экипажа давало возможность уйти от бомбежки фашистских самолетов. Фашистские самолеты наседали прямо

на мачты (была сбита фок-мачта), и случайно проезжающий пассажир красноармеец имел пулемет, которым и был с первой очереди сбит вражеский самолет, но все же попавшей бомбой было убито два человека на судне. Однако и после этого судну не было дано никакого вооружения. Плавая на этой же линии, судно было атаковано несколькими вражескими самолетами, которые с 20-метровой высоты бросали бомбы. Капитан Ботто и команда в этот момент проявили исключительное мужество (нарком наградил большинство экипажа). Ни одна бомба не попала, но от взрывной волны был поврежден корпус, и судно начало тонуть. Не имея возможности его спасти, капитан направил теплоход на отмель.

Кроме того, большинство военных лоцманов не имеют никакого опыта в судовождении и штурманском деле. Именно это привело к катастрофе на Черном море — подрыве и гибели на своем же минном поле п/х "Ленин", на котором погибло свыше 1200 человек, главным образом призывной контингент.

Для улучшения связи с судами необходимо заменить позывные международные своды специально выработанными позывными на военное время»¹.

Вопрос о вооружении всех судов флота возникал ранее, имелось положительное решение за подписью наркома ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова, но его приказ не выполнялся в полной мере. Поэтому, согласно ходатайству А. Степанова, транспорты следовало не только должным образом вооружить, но и обеспечить им сопровождение сторожевыми катерами и тральщиками.

В августе 1941 г. на «Армению» поставили пять 45-мм пушек (К-21) и два станковых зенитных крупнокалиберных пулемета ДШК (Дегтярева — Шпагина) образца 1938 года под патрон 12,7 × 108 мм. Пулемет ДШК обладал высокой останавливающей способностью, отличной дальностью и мог успешно поражать низколетящие самолеты. В «Отчете по обеспечению коммуникаций на Черноморском флоте», составленном в 1946 г., отмечено: «С августа 1941 года на Черном море немцы стали использовать самолеты Хе-111 и Ю-88 как торпедоносцы. Tактические приемы торпедоносцев заключались в следующем: самолет шел вдоль нашей коммуникации в свободном полете на высоте 200 метров. При обнаружении конвоя или одиночного транспорта самолет заходил с темной части горизонта и на бреющем полете с дистанции 10–5 км и с курсовых углов, близких к 90 градусам, производил торпедометание»².

¹ Сведения о количестве эвакуированных раненых (больных) кораблями Военно-Морского Флота // Архив военно-медицинских документов. Ф. 5691. Оп. 35510. Д. 102. Л. 522–523; Отчет о работе лечебно-эвакуационного отделения МСО ЧФ за период с 22 июня по 31 декабря 1941 года. 7.02.1942 // Там же. Ф. 5695. Оп. 51878. Д. 1. Л. 22–23.

² ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9893. Д. 13. Л. 8, 15.

³ РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 13. Л. 273–280.

¹ РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 13. Л. 273–280.

² ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 46. Л. 16; Д. 1431.

Отп. 3 эка.
эка. №.....

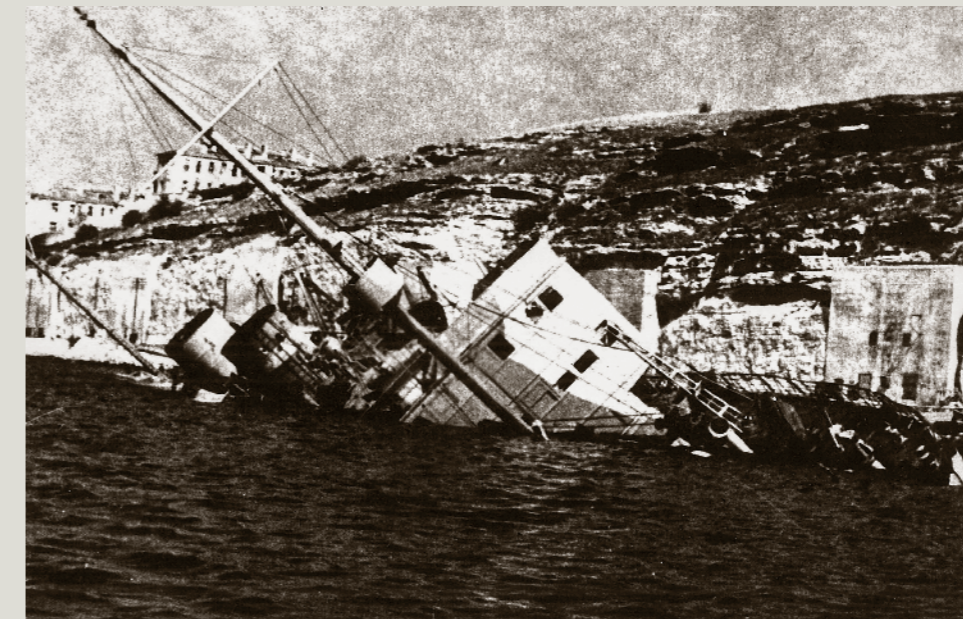
ВЕДОМОСТЬ

КОМПЕТЕНТНО.

работ по установке 3-х орудий типа 21-К на т/х т/х "АРМЕНИЯ" и "АБХАЗИЯ".

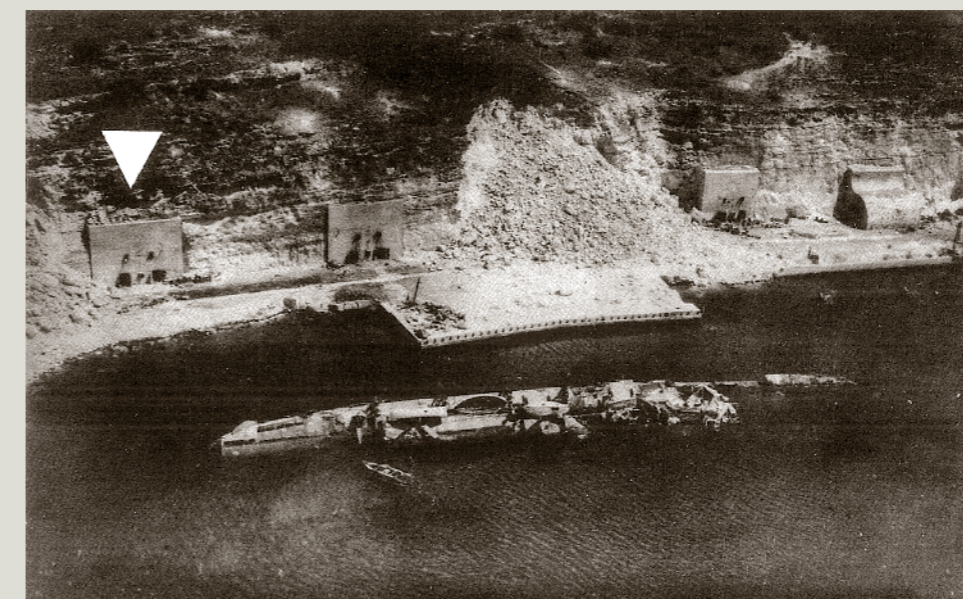
Оборудование, устанавливаемое в мирное время/исп. в мирное время/		Оборудование, устанавливаемое в мирное время и эксплуатируемое в моб. в/с		Выполняется при установке орудий на место/военное время/	
№: пп.	Наименование работ	№: ш.	Наименование работ	№: ш.	Наименование работ
1	2	3	4	5	6
1.	Установка подкреплений в районе 156-157 шп.	1.	Установка подкреплений в районе 156-157 шп.	1.	Установка подкреплений в районе 156-157 шп.
а/	Поднять деревянный настил палубы в районе установки подкреплений.	а/	Заготовить по 2 кранца для крепления на каждое судно/стандарт/	а/	Вырезать деревянный настил палубы для установки подшки.
б/	Заготовить и установить по 2 подкрепления на каждом судне по правому и левому бортам симметрично согласно чертежа.	б/	Заготовить по 32 болта для крепления орудия с длиной нареза 70 мм /по особому заказу/	б/	Установить дубовые подшки, поставить орудия и засверлить дыры.
в/	Зновь настелить деревянную палубу.	в/	Заготовить по две дубовые подшки $d = 70\text{мм}$ толщ. - 90 мм /вносится условно/	в/	Закрепить орудия по указанию наблюдющего.
				г/	Установить кранцы первых выстрелов по указанию наблюдющего.

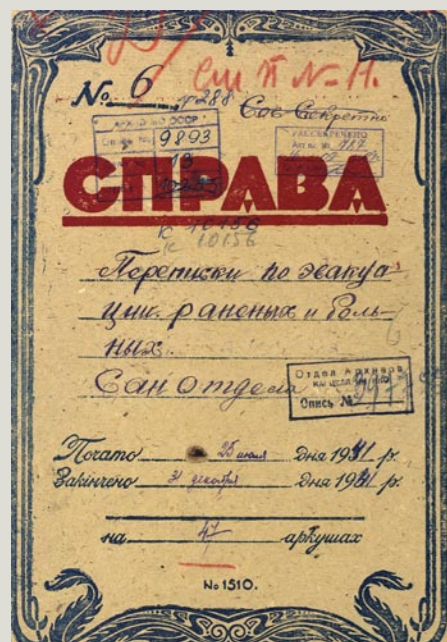
Ведомость установки боевых орудий на теплоходы «Армения» и «Абхазия». Из фондов ЦВМА



Получившие повреждения теплоходы Крымско-Кавказской линии. Из фондов ЦПИ РГО

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.	Установка подкреплений на палубе нижнего мостика в районе 124-126 шп.	2.	Установка подкреплений на палубе нижнего мостика в районе 124-126 шп.	2.	Установка подкреплений на палубе нижнего мостика в районе 124-126 шп.			
а/	Поднять деревянный настил палубы нижнего мостика в районе установки подкреплений.	а/	Заготовить по одному кранцу для крепления на каждое судно/стандарт/	а/	Вырезать деревянный настил палубы для установки барабана.			
б/	Установить лист жесткости /разм. по чертежу/	б/	Заготовить по 16 болтов для крепления орудия с длиной нареза 70 мм /по особому заказу/	б/	Установить дубовые подшки, поставить орудия и засверлить дыры.			
в/	Изготовить и установить подкрепление в диаметр плоскости согл. чертежа /т/х "Армения"-черт. №3/ /т/х "Абхазия"-черт. №4/	в/	Заготовить по одной дубовой подшке $d = 70\text{мм}$, толщ. 90мм /вносится условно/	в/	Закрепить орудия по указанию наблюдющего.			
г/	Зновь настелить деревянную палубу	г/	Заготовить по одному барабану по черт.	г/	Установить кранцы первых выстрелов по указанию наблюдющего.			
3.	Оборудование артиллерийских орудий	3.	Оборудование артиллерийских орудий	3.	Оборудование артиллерийских орудий			
а/	Заготовить лесоматериалы согласно спецификации	а/	Заготовить лесоматериалы согласно спецификации	а/	Убрать имеющееся оборудование как			
б/	Заготовить металлические детали по спецификации	б/	Заготовить металлические детали по спецификации	б/	Обработать стелжи по месту.			
в/	Заготовить порошковые материалы по спецификации	в/	Заготовить порошковые материалы по спецификации	в/				





Переписка по эвакуации раненых и больных. 25.07.1941 — 31.12.1941. Из фондов Архива военно-медицинских документов

Из оперсводки Штаба по обороне Одессы: «Морской сектор: 1 сентября. В Одессу прибыли ЭМ "Беспощадный", т/х "Армения", тр. "Березина", т/щ "Искатель", пять СК». На следующий день, 2 сентября, приняв на борт раненых и эвакуированных, «Армения» и транспорт «Березина» в составе названного конвоя вышли в очередной рейс из Одессы в Севастополь¹. В процитированном документе указан состав эскорта «Армении» и «Березины»: эсминец «Беспощадный», тральщик «Искатель» и пять сторожевых катеров. То есть два эвакогоспиталя шли под надежной охраной в полном соответствии с принятыми постановлениями руководящих органов Крыма, приведенными выше. В роковой для «Армении» день 7 ноября 1941 г. ситуация с военным сопровождением теплохода будет в корне иной.

30 сентября 1941 г. Ставка Верховного Главнокомандования постановила эвакуировать войска Одесского оборонительного района, в том числе Приморскую армию, в Крым для усиления обороны полуострова. Выполнение этой задачи Ставка возложила на Черноморский флот.

Из справки, адресованной начальнику Оперативного отдела Приморской армии:

«В 10-30 на т/х "Абхазия" прибыло: 773 стр. полк 388 СД

1. Людей — 2300
2. Орудия 76 мм — 2
3. Зарядных ящиков — 2
4. Кухонь — 7
5. Повозок — 5»².

В приведенном документе не указано количество перевозимых лошадей, но из других справок известно, что на типовые теплоходы помимо указанной нагрузки помещали еще до 200 лошадей.

В октябре 1941 г. авиация противника продолжала систематически бомбить Одессу. Особенно активно она действовала 10 октября, когда дважды совершила налеты на город, порт и стоявшие на рейде суда. Однако накануне — 9 октября — «Ленинград» и «Армения», переоборудованные в санитарные транспорты, успели перевезти по 2400 человек и по 625 т грузов каждый за один рейс. В документах четко обозначена человекоместимость «Армении» в тот период — 5000 человек³. Эвакуация раненых и гражданских из Одессы полностью завершилась к 20 октября 1941 г. В последний рейс из Одессы в Главную базу (Севастополь) «Армения» вышла 17 октября вместе с «Абхазией» и «Грузией»,

Сведения об отправке раненых пароходами, 26.07.1941 — 12.08.1941. Из фондов ЦАМО

РАБОСРЕЧЕН

Секретно

СВЕДЕНИЯ
об отправке раненых пароходами с 26.7 по 12.08.41 г.

Дата направления:	Название парохода; которым направлены:	Пристань назначения:	Количество перевезенных раненых	Из них носилок.
26.7.41г.	"КОТОВСКИЙ"	ХЕРСОН	237	
28.7.41г.	"ЧЕРУОВ"	РОСТОВ	200	100
28.7.41г.	"МОЛЛАВИЯ"	ХЕРСОН	400	
29.7.41г.	"БЕЛОСТОК"	НИКОЛАЕВ	205	
31.7.41г.	"БЕЛОСТОК"	НИКОЛАЕВ	194	
31.7.41г.	"КОТОВСКИЙ"	ХЕРСОН	329	129
31.7.41г.	"МОЛЛАВИЯ"	"—"	356	60
2.8.41г.	"АБХАЗИЯ"	НОВОРОССИЙСК	475	200
4.8.41г.	"АРМЕНИЯ"	НОВОРОССИЙСК	1152	106
3.8.41г.	"МОЛЛАВИЯ"	НИКОЛАЕВ	324	106
"—"	"БЕЛОСТОК"	ХЕРСОН	145	
"—"	"КОТОВСКИЙ"	НИКОЛАЕВ	226	125
6.8.41г.	"МОЛЛАВИЯ"	ХЕРСОН	202	87
7.8.41г.	"КОТОВСКИЙ"	ХЕРСОН	529	170
7.8.41г.	"БЕЛОСТОК"	ХЕРСОН	272	
9.8.41г.	"МОЛЛАВИЯ"	ХЕРСОН	360	121
7.9.8.41г.	"НОВОРОССИЙСК"	"—"	395	43
8.9.8.41г.	"КРАСНЫЙ ФЛОТ"	"—"	105	31
9.10.8.41г.	"АБХАЗИЯ"	НОВОРОССИЙСК	1126	385
0.12.8.41г.	"ГРУЗИЯ"	НОВОРОССИЙСК	1000	246
1.12.8.41г.	"КРЫМ"	НОВОРОССИЙСК	500	350

НАЧАЛЬНИК I ОТДЕЛЕНИЯ САМОУПРАВЛЕНИЯ
ПРИМОРСКОЙ АРМИИ ВОЕНВРАЧ I ранга
/ГВРЦВН/

¹ ЦАМО РФ. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 12. Л. 100-101.

² Там же. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 15. Л. 129.

³ Архив военно-медицинских документов. Ф. 5691. Оп. 4088. Д. 8. Л. 72; ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 32. Л. 318-321.

С В Е Д Е Н И Я

об отгрузке раненых морским путем с 22 Августа по 2 Сентября 1941 г.

Дата отправления	Наименование судна	Количество	Место назначения
22.8.	"Абхазия"	994	Ялта
24.8	"Грузия"	1148	Ялта
26.8	"Армения"	1504	Туапсе
26.8	"Райкомвод"	1000	Туапсе
27.8	"Беспощадный"	522	Севастополь
28.8	"Крым"	1347	Туапсе
28.8	"Курск"	541	Туапсе
29.8	"Аджаристан"	166	Севастополь
29.8	"Абхазия"	1138	Туапсе
30.8	"Грузия"	1050	Туапсе
31.8	"Белосток"	113	Туапсе
31.8	"Фрунзе"	34	Севастополь
31.8	"Дзержинский"	95	Севастополь
1.9	"Украина"	1412	Туапсе
2.9	"Армения"	1185	
		10.989.	

НАЧАЛЬНИК САНОТДЕЛА
ВОЕНВРАЧ 2 РАНГА
СОКОЛОВСКИЙ

ВОЕННЫЙ КОМИССАР СО
СТ. БАТАЛЬОННЫЙ КОМИССАР
ВЗДОКИМОВ

НАЧАЛЬНИК 1 ОТДЕЛЕНИЯ
ВОЕНВРАЧ 1 РАНГА
ГЕРЦЕН

Сведения об отгрузке раненых морским путем, 22.08.1941 — 02.09.1941. Из фондов ЦАМО

АВИАПОЧТОМ
ВОЕННЫМ ТЕЛЕГРАФОМ
ТЕЛЕГРАММА
№ 18
1.9.41
Вход № 18
1.9.41
Велимир

ОДЕССА НАЧАЛ СЛУЖБЫ

ПЕРВОЕ ЭВАКУАЦИОННОЕ ЛЕВОГО ФЛАНГА ЗАРЯ ВЫНУЖДЕН НАПРАВЛЯТЬ ОДЕССА ПРИМИТЕ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ Т.К. ВТОРОЕ ПОДГОТОВЬТЕ ЭВАКУАЦИОНН. П. ПРИЕМУ РАНЕННЫХ СЛУЧАЕ ЭВАКУАЦИИ ИЗ ВОЗНЕСЕНСКОГО ПО ВУЛУ ЗАТ. ВОЗНЕСЕНСКОЕ РАЗВЕРТЫВАЕТСЯ ЭВАКУАЦИОННО-СПИТАЛЬ 1405 РАБОДАЕТ МОИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ТРАКТИНСКИЙ Т.К. ТРЕТЬЕ НЕ ДОЖДАЙТЕ НАКАПЛИВАНИЯ РАНЕННЫХ ОДЕССА УСИЛИВ ЭВАКУАЦИОННО-ПРЕМ. ПР. - 020 301

25 июля 1941 г.

АБРАМОВ

Телеграмма о подготовке эвакуации в Одессе, 25.07.1941. Из фондов Архива военно-медицинских документов

ИНО - ОССР
Санитарный отдел
Приморской армии
13. Август 1941 г.
№ 001/1940

НАЧАЛЬНИКУ ВОСО АРМИИ.

Согласно просьбе Начальника отделения по морским перевозкам ВОСО капитана тов. ДЗЯТКО направляю сведения о количестве эвакуированных раненых пароходами с 26.7 по 12.8.41г.

ПРИЛОЖЕНИЕ: сведения на одном листе.

НАЧАЛЬНИК СОАРМА
ВОЕНВРАЧ 2 РАНГА
/СОКОЛОВСКИЙ/

ВОЕННЫЙ КОМИССАР СОАРМА
СТ. БАТАЛЬОННЫЙ КОМИССАР
/ВЗДОКИМОВ/

Отпечатано в 2-х экз.
Из них: экз. №1 - Нач. ВОСО
№2 - в дело

Исп. Герцен

Сообщение о количестве эвакуированных раненых, 13.08.1941. Из фондов Архива военно-медицинских документов

а 19 октября из Севастополя ходила в Ялту с разными грузами, причем «Армению» сопровождали два сторожевых катера — СК 0125 и СК 0111.

На оставшиеся числа октября графики движения санитарных транспортов расписаны в такой последовательности:

«20 октября: «Украина»: из Ялты в Новороссийск с туберкулезными детьми.

21 октября: «Украина»: из Новороссийска в Туапсе. Груз не показан.

20 октября: «Армения»: Одессы в Новороссийск. Перевезено 1169 человек.

21 октября: «Армения»: из Новороссийска в Туапсе. Груз не показан.

23 октября: «Абхазия» на переходе Феодосия — Новороссийск. На борту 440 раненых, 488 эвакуированных. Два СК* прикрытия»¹.

* Сторожевой катер

¹ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 100.



- 4 НОЯБРЯ Туапсе - Ялта (переход не состоялся)
- 4 НОЯБРЯ Туапсе - Севастополь
- 6 НОЯБРЯ Севастополь - Ялта
- 7 НОЯБРЯ Ялта - Туапсе (незавершённый рейс)
- Место гибели теплохода «Армения»

ГЛАВА 4 ХРОНИКИ ТРАГЕДИИ



И. А. Бурмистров.
Из фондов ЦВМА

10 сентября 1941 г. вышел приказ командующего Черноморским флотом вице-адмирала Ф. С. Октябрьского под № 0443 «О назначении старшего морского начальника города Феодосии»:

«ПРИКАЗЫВАЮ:

Командира Отдельного дивизиона подводных лодок капитана 1 ранга тов. Бурмистрова назначить старшим морским начальником в городе Феодосии»¹.

Иван Алексеевич Бурмистров представлял собой выдающуюся личность. Он встретил Великую Отечественную войну членом областного комитета ВКП(б) Крымской АССР не просто капитаном 1-го ранга, а Героем Советского Союза, удостоенным этого звания первым из военных моряков в 1938 г. за выполнение интернационального долга в Испании. И. А. Бурмистров командовал тогда подводной лодкой «С-1» Военно-морского флота республиканской Испании.

В послужной карточке капитана 1-го ранга И. А. Бурмистрова значится, что со 2 февраля 1941 г. он командовал Отдельным дивизионом строящихся и капитально ремонтирующихся лодок. Назначение на должность старшего морского начальника в Феодосии И. А. Бурмистров получил в то время, когда город уже находился в руках противника, поэтому ему поручили морскую навигационную подготовку Керченско-Феодосийской десантной операции.

3–4 ноября 1941 г.

Изложение истории рокового рейса «Армении» следует начинать с 3 и 4 ноября 1941 г., поскольку именно события тех дней предопределили судьбу теплохода. В ночь со 2 на 3 ноября в Ялту прибыл старший морской начальник города Феодосия капитан 1-го ранга И. А. Бурмистров, сыгравший одну из ключевых ролей в трагедии «Армении». Позднее Особый отдел НКВД

Черноморского флота привлек его вместе с другими непосредственными участниками и очевидцами событий в качестве свидетеля по делу о гибели теплохода.

4 ноября 1941 г. по решению Ставки Верховного Главнокомандования был образован Севастопольский оборонительный район, который возглавил командующий Приморской армии генерал-майор И. Е. Петров.

Распоряжения начальника Штаба Севастопольского оборонительного района полковника Крылова майору Волошину и начальнику гарнизона города Ялты полковнику Новикову:

«4 ноября 1941 года. № 4/011

Майору Волошину

С получением сего предлагаю Вам немедленно отправиться в город Ялта, где выполнить нижеследующее задание Военного совета армии:

Выявить, какие части, в каком составе имеются на подходе на участке Ялта — Севастополь. Все подразделения и части, а также группы и отдельных военнослужащих Красной Армии и флота направлять в Кадыковка, что непосредственно севернее Балаклавы.

Все воинские части 51-й и Приморской армии и Черноморского флота, а также отдельные военнослужащие армии и флота обязаны беспрекословно выполнять указания майора Волошина по законам Военного времени».

«4 ноября 1941 года. № 4/011

Начальнику гарнизона гор. Ялта

полковнику Новикову

Во исполнение решения Военного совета предлагаю Вам:

Все собранные Вами машины, а также весь личный состав из обозов и тылов частей и соединений направлять в распоряжение Штаба Севастопольского оборонительного района в Кадыковка. Партию людей отправить на машинах, а сдатчиком этих людей и машин назначить одного из командиров или политработников штадива, который должен явиться в Штаб Севастопольского оборонительного района и сдать людей и автомашины Отделу укомплектования майору Семячкину.

Одновременно отобрать шестьдесят автомашин и выслать их с этими людьми в Кадыковка»¹.

¹ ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 11. Л. 76–77.

Того же 4 ноября 1941 г. состоялось заседание Севастопольского городского комитета обороны, ход которого зафиксирован в протоколе № 4:

«СЛУШАЛИ:

О дальнейшей эвакуации гражданского населения и предприятий города

ПОСТАНОВИЛИ:

1. Форсировать эвакуацию гражданского населения города.
2. Обязать товарища Савицкого и секретарей РК ВКП(б) эвакуировать в ближайшие 4-5 дней максимальное количество детей и матерей, сократить до минимума аппараты, эвакуировать жителей города, не связанных с производством вооружения и снаряжения.
3. Обязать тов. Сургучева и Городнина форсировать демонтаж и погрузку оборудования, подлежащего эвакуации.
4. Просить Военный совет ЧФ об усилении предоставления транспорта для перевозки населения и оборудования»¹.

После состоявшегося заседания Севастопольского комитета обороны и в соответствии с принятыми им решениями Военный совет Черноморского флота предоставил по возможности больше транспортов для эвакуации населения и оборудования. Тем же числом — 4 ноября 1941 г. — датировано боевое донесение командира эсминца «Сообразительный» капитан-лейтенанта С. С. Воркова командиру отряда легких сил Черноморского флота капитану 1-го ранга Басистому:

«Задача: конвоирование транспортов.

Состав: ТР «Серго» и ТР «Армения», э/м «Сообразительный», ТЩ «Груз».

Выполнение: 4 ноября 1941 года»².

Стоит обратить внимание на командира эсминца «Сообразительный». Судя по тому, что офицер в звании капитан-лейтенанта командовал не только эсминцем, но и всем конвоем, надо полагать, он заслуживал доверия начальства.

Далее детально рассмотрим день 4 ноября 1941 г., события которого запустили цепь случайных и закономерных действий, приведших спустя немногим более двух суток к масштабной морской трагедии.

В документации оперативного дежурного Штаба Черноморского флота хранится План перехода транспортов на 4, 5 и 6-е ноября*,

ПЛАН
ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВЫХ КОРАБЛЕЙ И ТР ТР СРЕДСТВАМИ ОВР'а ГВМБ ЧФ

№ _____
РАССЕКРЕЧЕНО

с. 3 на 4 ноября 1941 г.

№№ по порядку	Наименование кораблей и ТР ТР требующих обеспечение	Район перехода кораблей и ТР ТР	Время обеспечения		Задача обеспечения корабля	Какие средства обеспечивают	Примечание
			Начало	Конец			
1	Ленинград	Севаст-Туапсе (српк-4)	19.00.4	05.00.6	насосы, грт	СКА-062 (Одесс).	
2	Совнеарт	Севаст-Туапсе (српк-2)	19.00.4	00.00.6	В балласт.	СКА-022 (НАШ) СКА-122 (Одесс).	
3	СП-15 с боминдерами	Севаст-Тамань (српк-1)	16.00.4	05.00.6	гт	СКА-148 (Одесс).	
4	Цыги Адлер	Тамань-Севаст. (српк-1)	01.00.4	11.00.4	В балласте	СКА-0122 (НАШ).	
5	ПЛ М-34	Находка-Бахаки. (српк-1)	08.00	—	Возвр. с паш.	СКА-139	
6	СКА-024	Севаст-Судах	04.10.3.	—	Обследована берега	К-р Зенко Селицкий	
7	СКА-051, 021	Севаст-Тамань	02.00.3.	—	Враспор. К-ра ТБУ	К-р Зенко Курманов.	
8	СКА-0121, 031	Севаст-Тамань	00.27.4	—	Снять с берега м/с ББ-АБЧ	К-р Зенко Попов.	

Начальник Штаба ОВР'а ГВМБ ЧФ капитан 2 ранга Морозов
(МОРОЗОВ)

который составляли и утверждали заранее. Это расписание предписывало «Армении» выйти из порта Туапсе в Севастополь 4 ноября в 5 часов утра совместно с теплоходом «Абхазия». В их эскорт сопровождения были включены два номерных сторожевых катера — СКА 141 и 118, и один тральщик № 13¹. Ровно в назначенное время конвой вышел из порта, но из-за неисправности машины «Армения» в сопровождении СКА 141 вернулась в Туапсе, поэтому выход теплохода из порта назначался «По готовности».

В то время, когда механики в порту устраняли на «Армении» неисправность машины, капитан-лейтенант С. С. Ворков получил приказ начальника Штаба флота контр-адмирала И. Д. Елисеева конвоировать транспорты из Туапсе в Севастополь по готовности их к выходу в море. Теперь «Армению» вместе с транспортом

План обеспечения боевых кораблей и транспорта охраной. Из фондов ЦВМА

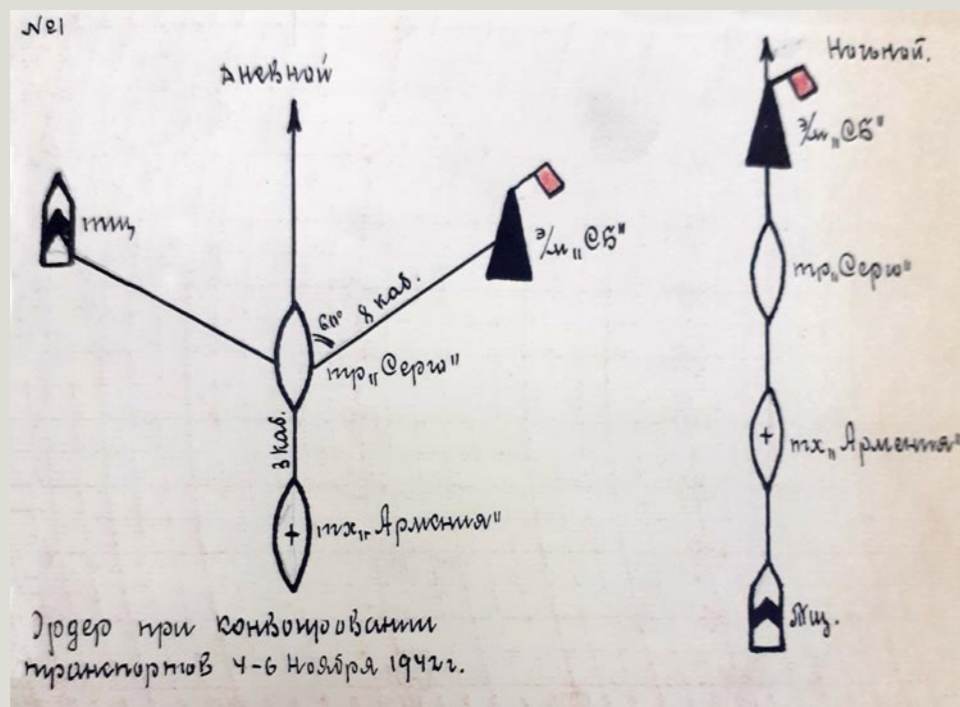
* Ежедневное расписание рейсов судов

¹ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 88. Д. 496 А. Л. 8.

² Журнал боевых действий эскадренного миноносца «Сообразительный» ЧФ в период с 4 по 6 ноября 1941 г. // ЦВМА. Ф. 2132. Оп. 017385. Д. 23. Л. 258.

¹ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 30. Л. 2-3 об.

Дневной и ночной ордера выхода конвоя из Туапсе в Севастополь.
Из фондов ЦВМА



«Серго» включили в состав уже другого конвоя — эсминца «Сообразительный» и тральщика «Груз», и 4 ноября в 15 час. 35 мин. Ворков на «Сообразительном» начал выводить суда из порта фарватером № 2. Таким образом, «Армения» вышла из Туапсе с опозданием на десять с половиной часов. Пока проводились ремонтные работы, ее капитан В. Я. Плаушевский, как выяснилось позже из материалов следствия Особого отдела НКВД Черноморского флота¹, получил приказ проследовать из Туапсе не в Севастополь, а прямо в Ялту, чтобы забрать там раненых и эвакуированных и доставить их в Туапсе. Приход «Армении» в Ялту предполагался 5 ноября в 22 часа.

С высокой долей вероятности можно утверждать, что В. Я. Плаушевский действительно получал такой приказ. В течение октября и до начала ноября 1941 г. именно в Ялте формировались все эвакуационные потоки для последующего перемещения на Кавказское побережье, включая людей, прибывших на курорты и в санатории Крыма накануне войны и не успевших эвакуироваться. Ялта не имела железнодорожного сообщения, поэтому оставался только путь морем, но первый транспорт — «Советская Нефть» («Совнефть») пришел туда только в августе и принял на



В. Я. Плаушевский.
Из фондов ЦВМА

¹ Архив УКГБ Крымской области.
Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. Л. 1.

7.08.1942

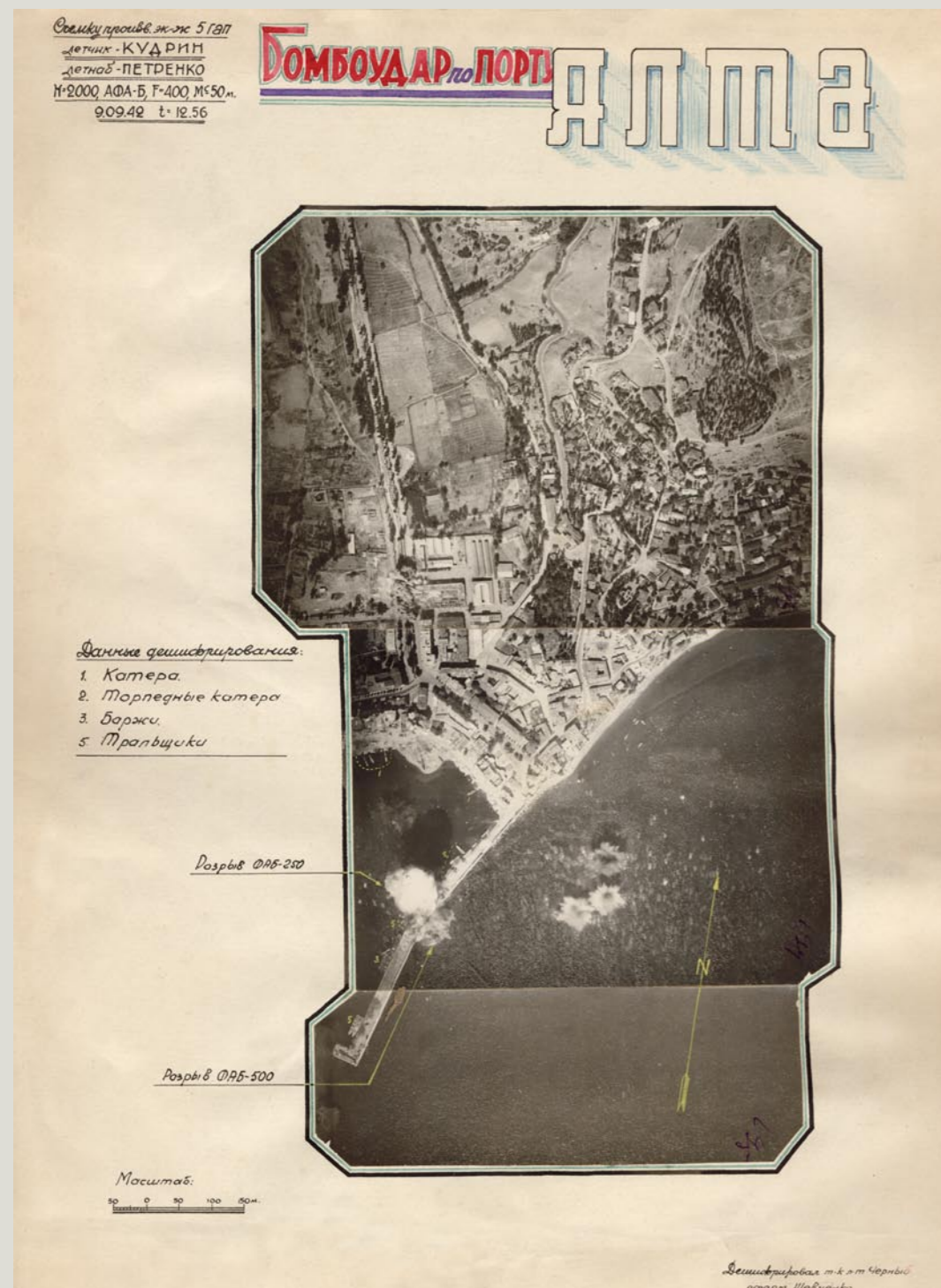


борт свыше двух тысяч человек. После полного завершения эвакуационных рейсов из Одессы в Ялту начали регулярно приходить теплоходы «Армения» и «Украина», на которых эвакуировали медицинское оборудование, раненых, персонал пионерского лагеря «Артек» и санаториев ВЦСПС*.

Итак, 4 ноября 1941 г. в 15 час. 35 мин. «Армения», транспорт «Серго», эсmineц «Сообразительный» и тральщик «Груз» выходили из Туапсе. Согласно ордеру командира эсминца «Сообразительный» капитан-лейтенанта Воркова, в море судам на переходе

Аэрофотосъемка
порта Ялты, 1942.
Из фондов ЦВМА

* Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов



Аэрофотосъемка
порта Ялты, 1942.
Из фондов ЦВМА



Эсминец «Сообразительный».
Из частной коллекции

Туапсе — Севастополь надлежало идти в следующем порядке. Главным шел «Сообразительный», за ним — транспорт «Серго», затем «Армения», а в ночном порядке, по предписанию Воркова, концевым в кильватер назначался тральщик «Груз», следующий за «Арменией».

Из боевого донесения капитан-лейтенанта Воркова командиру отряда легких сил Черноморского флота капитану 1-го ранга Басистому явствует, что, по его мнению, служба охраны водного района (ОВР) в Туапсинском порту отличалась крайне слабой организацией, и он неоднократно обращал внимание начальства на этот факт. Более того, по убеждению Воркова в Туапсе имела место «безрассудная распорядительность оперативных дежурных, мало сведущих в морском деле (дежурил сухопутный майор)». В силу указанных причин Ворков выпустил в море теплоход «Армению» с тральщиком «Груз» раньше положенного времени, «а досужливый начальник конвойной службы базы» даже не успел

проинструктировать ни командира тральщика, ни командира «Армении», и получилось так, что они не знали, что следуют совместно с транспортом «Серго» и с эсминцем «Сообразительный». «Конечно, при такой организации, — подчеркивал Ворков, — мне пришлось ТР ТР (так в документе. — Прим. авт.) собирать в море, оставив транспорт «Серго» с наступлением темноты одного и зная приблизительно маршрут следования второго транспорта, в 20 часов 10 минут увеличив ход до 25 узлов, следуя на поиски, и в 20 часов 39 минут их обнаружил».

В тот же день 4 ноября в 20 час. 40 мин. в «Журнале боевых действий» «Сообразительного» записали: «Пошли на сближение с тральщиком «Груз» и теплоходом «Армения». Дали ход 250 оборотов. Легли на ИК=270°». В 21 час 37 мин. с «Сообразительного» просемафорили тральщику «Груз»: «Следовать за мной», а через пять минут — в 21 час 42 мин. повторили сигнал для «Груза»: «Вступить в кильватер», то есть занять место в предписанном порядке для ночного времени суток и идти концевым, прикрывая «Армению»¹.

Далее, согласно «Журналу боевых действий» эсминца «Сообразительный», 4 ноября в 22 час. 15 мин. по приказу Воркова с «Сообразительного» тральщику «Груз» просигналили вторично. «Лечь на обратный курс вместе с т/х «Армения»». Информация об этом же сигнале — «Командиру лечь на обратный курс вместе с т/х «Армения»» — имеется в боевом донесении Воркова командиру отряда легких сил Черноморского флота капитану 1-го ранга Басистому, подшитом в делопроизводство под заголовком «Отчетный материал эсминца «Сообразительный» отряда легких сил ЧФ по выполнению боевых операций с 22-го июня 1941 года по 1 ноября 1942 года». А 5 ноября в 22 час. 15 мин. в этом же «Отчетном материале» на эсминце записали: «Легли на ИК=270°. Видимость ухудшилась. Т/х «Армения» и ТЩ «Груз» скрылись с видимости».

«Журнал боевых действий» эсминца «Сообразительный» подписал командир БЧ-4 «Сообразительного» лейтенант Калмыков, и его сведения совпадают с донесением Воркова капитану 1-го ранга Басистому. Но в таком случае, откуда взялась дата сигнала с «Сообразительного» на тральщик «Груз» «Лечь на обратный курс вместе с т/х «Армения»» — 5 ноября? Объяснение этому содержится в материалах следствия Особого отдела НКВД Черноморского флота, где в ходе расследования названа именно эта дата².

Содержание семафора Воркова тральщику «Груз» заключалось в том, что санитарный транспорт «Армения», сопровождаемый

Журнал боевых действий войск,
13.07.1941 — 16.10.1941.
Из фондов ЦАМО

Хранит: исх. лет

РАССЕКРЕЧЕНО

РАССЕКРЕЧЕНО

Акту. № _____

г. _____ 20 г.

Хр. фонды _____

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

Оперативный журнал 115

Фронтальной армии.

Дело № _____

*Журнал боевых действий войск
Фронтальной группы войск и Фронтальной
армии с примечаниями донесений
и сводок о боях и минных сабота-
жах, ...*

(название дела)

фонда	288	Начато	13. 7	19 41	г.
описи	9900	Окончено	16. 10	19 41	г.
№ дела	32	на	322	листах.	
коробки	10067				

Кроме того: *10067* 89

Внутренний опись на _____ листах.

Приложение к делу в _____ пакетах на _____ листах.

Тип. АМО 63-66

¹ Журнал боевых действий эскадренного миноносца «Сообразительный» ЧФ в период с 4 по 6 ноября 1941 г. // ЦВМА. Ф. 2132. Оп. 017385. Д. 23. Л. 261.

² Архив УКГБ Крымской области. Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. Л. 1.

тральщиком «Груз», следовал в Ялту, а не в Севастополь, куда Ворков вел конвой. В своем донесении начальству Ворков пояснил, что командир тральщика *«не понимая, в чем дело, и не зная, что нужно следовать вместе, законно был в недоумении, которое я поставил в кратчайший срок разъяснить, в чем дело»*. Другими словами, командир тральщика «Груз» был уверен в том, что он прикрывает «Армению» на переходе Туапсе — Ялта, а не Туапсе — Севастополь. Но, выполняя приказ начальника конвоя Воркова, тральщик «Груз» и «Армения» легли на обратный курс и соединились с «Сообразительным» и «Серго».

В боевом донесении Воркова указано: *«ТР “Армения” имел предписание следовать в Ялту, я же как командир конвоя имел предписание доставить его в Севастополь, а не в Ялту, ибо последняя уже была взята немцами»*¹. Последняя фраза чрезвычайно важна. Этот приказ Воркова будет фигурировать в следственном деле НКВД.

В вахтенном журнале тральщика «Груз» записано: *«Среда 5 ноября. 10-00. Миноносец “Сообразительный” передал нам семафор, что в Ялту идти нельзя. Мы с теплоходом должны следовать в Севастополь. 22-30. Теплоход “Армения” вышел из строя и лег на курс в Ялту. 22-55. Теплоход “Армения” лег в кильватер. Следуем в Севастополь самостоятельно»*².

Командир «Сообразительного» Ворков докладывал: *«6 ноября. Проходил ФВК № 1 с поставленными параванами. В 02 часа 06 минут вошел в Северную бухту Главной базы, встав у Нефтеналивного причала для пополнения. Боевых действий не было»*. Как упоминалось выше, заявление командира «Армении» В. Я. Плаушевского об имевшемся у него предписании следовать в Ялту вполне могло соответствовать действительности, поскольку население города, раненые, эвакуированные, работники медсанчастей с вечера 4 ноября ожидали прихода теплохода. На набережной толпились люди, нервничали, паниковали из-за того, что теплоход не приходил, а с наступлением ночи 5-го числа панические настроения усилились. В то же время нет оснований сомневаться в правдивости слов командира эсминца «Сообразительный» об имевшемся у него приказе вести конвой в Севастополь. Так, в «Плане перехода транспортов» на 4 ноября записано: *«“Армения”, “Абхазия”: Туапсе — Севастополь. Время выхода в море — 5 часов утра»*.

В том же «Плане перехода на 5 ноября 1941 года» маршрут «Армении» также записан на коммуникации Туапсе — Севастополь. ФВК № 1. И добавлено: *«Идут с охранением. ФВК знает»*³.

Текст заявления Воркова поднимает вопрос: почему он решил, что Ялта уже занята противником, в связи с чем приказал «Армении» идти в Севастополь? Кто сообщил ему такую информацию? Оказывается, *4 ноября* начальник Штаба Черноморского флота контр-адмирал И. Д. Елисеев объявил по флоту, что побережье от Ялты до мыса Чауда занято противником. Поэтому И. Д. Елисеев приказал командиру эсминца «Сообразительный» Воркову доставить конвой в Севастополь. В действительности немцы в тот день — 4 ноября — заняли Алушту.

В справке начальника Третьего управления ВМФ СССР В. И. Бударева от 11 ноября 1941 г. (после гибели теплохода) указано: *«5 ноября с. г. вследствие ничем не обоснованной светограммы командира тральщика “Восток” Кроль о том, что Ялта занята противником, теплоход “Армения” прибыл в Ялту с суточным опозданием»*.

Заметим, что В. И. Бударев неверно назвал наименование тральщика — «Восток» вместо «Груз», командиром которого являлся старший лейтенант А. М. Кроль. В дальнейшем в расследовании обстоятельств гибели «Армении» будет фигурировать тот факт, что командир тральщика «Груз» старший лейтенант А. М. Кроль дал светограмму для теплохода «Армения» и для эсминца «Сообразительный» о занятии Ялты противником, в результате чего конвой проследовал в Севастополь.

5-6 ноября 1941 г.

Оперсводка № 150 Штаба Вооруженных сил Крыма за 5 ноября 1941 г., на 19 часов:

«Севастополь. Из Сюрень по дороге на Ялту 17.00 05.11. обнаружено движение 150 автомашин с пехотой противника».

Оперразведсводка Штаба Севастопольского оборонительного района: *«К исходу 5.11. авиаразведка установила: движение мотоколонны до 150 машин головой — Албат. Колонна пехоты длиной до двух км головой подходила к высоте 255,5. До двух эскадронов конницы в районе кургана Кара-Оба. Противник превосходящими силами, обтекая с флангов наш 80 ОРБ, вынудил оставить Дуванкой»*.

*7 Морбригада прибыла в Ялта.
25 СД движется на Ялта.*

¹ Журнал боевых действий эскадренного миноносца «Сообразительный»... Л. 258–259.

² Вахтенный журнал тральщика «Груз» // ЦВМА. Ф. 1145. Оп. 06524. Д. 8. Л. 31 об.–32.

³ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 102. Л. 8–9.

Штаб 172 СД — Ялта по радио сообщил, что местонахождение частей дивизии и командира дивизии не знает. Главные силы 72 ПД немцев движутся на Ялта. Противник овладел Дуванкой. Штаб 25 и 95 СД сосредоточился — Ялта»¹.

Скорее всего, командир эсминца «Сообразительный» капитан-лейтенант Ворков по состоянию на 5 ноября 22 часа уже располагал радиосообщением о движении немецких моторизованных колонн на Ялту, а, следовательно, и знал о том, что город не занят. Движение немецких частей по дороге на Ялту еще не означало их вступления в город, да и к концу дня 5 ноября к городу двигалась 25-я советская стрелковая дивизия, где сосредоточились штабы 25-й и 95-й стрелковых дивизий. А 7-я морская бригада уже прибыла в Ялту. Но накануне, 4 ноября, Ворков, принимая решение, опирался на объявление по флоту о нахождении немцев в Ялте.

В ночь с 5 на 6 ноября 1941 г. «Армения» в составе вышеназванного конвоя пришла в Главную базу, о чем в вахтенном журнале «Сообразительного» сделали запись: «6 ноября. 01.28. Включили Инкерманские огни. 01.35. Дали сигнал: Прошу разрешения войти в базу. 02.06. Прошли боны Севастопольской базы. 03.23. Ошвартовались к нефтяному пирсу».

Из вахтенного журнала тральщика «Груз»:

«03-45 — Т-р “Армения” вошел в базу.

04-10 — получили указание стать у Килен-площадки с Остовой стороны.

04-29 — ошвартовались правым бортом у Остовой стороны Килен-площадки.

06-40 — ЭМ “Сообразительный” ошвартовался у Востовой стороны Килен-площадки.

Вахтенный к-р лейтенант Царевский»².

Если бы командир тральщика «Груз» старший лейтенант А. М. Кроль не дал светограмму для «Армении» и «Сообразительного», то теплоход в это время мог бы уже находиться в Ялте.

В «Журнале боевых действий Черноморского флота» зафиксировано:

«6 ноября 1941 года. 3 часа 45 минут: “Армения” вошел в Главную базу».

В плане боевых действий ВВС ЧФ на 6 ноября значится:

«Боевая задача:

С рассветом быть в готовности по данным ВР (воздушной разведки. — Прим. авт.) уничтожить войска противника перед передним краем обороны Севастополя.

Выполняемая задача:

Штурмовые действия по войскам противника перед передним краем обороны Севастополя.

2 пары и 1 звено:

Прикрытие ТР ТР (две колонны), идущих с Тендровской косы и ТР “Армению” в Ялте»¹.

Из боевого донесения капитан-лейтенанта Воркова командиру отряда легких сил Черноморского флота капитану 1-го ранга Басистому после благополучного прихода конвоя в Севастополь:

«Выводы:

1. Задание выполнено, два транспорта доставлены в Главную базу с людьми (4000 человек), горючих материалов 10 000 тонн и другие.

2. Следует, однако, серьезно улучшить организацию службы ОВР в Туапсинском порту, навести порядок на рейде.

3. Следует также навести порядок и создать четкую организацию в конвойной службе этого же порта. Сидящий там лейтенант Патронов чрезвычайно некомпетентный человек, мало разбирающийся в этих вопросах. Выполнение задачи осложнялось тем, что теплоход “Армения”, имея задание идти в Ялту, все время выходил из строя, и из-за него приходилось несколько раз самому менять курс и скорость. На ТР и ТР “Серго” и “Армения” слабая подготовка личного состава сигнальщиков, вследствие чего больше времяпрохождение сигналов и семафоров.

Задача боевой части: своевременное наблюдение за горизонтом и воздухом, связь с базами, связь с конвоируемыми судами.

Изложение события. Переход Туапсе — Севастополь. Конвоирование транспортов: танкер “Серго” и теплоход “Армения”»².

В одном из эвакуационных делопроизводств содержатся следующие сведения: *«В связи с тем, что оборону Севастополя приняло на себя командование Приморской армии, принято решение*

¹ ЦАМО. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 27. Л. 40; Д. 22. Л. 22; Д. 33. Л. 58.

² Вахтенный журнал тральщика «Груз». Записи за 5 и 6 ноября 1941 г. // ЦВМА. Ф. 1145. Оп. 062524. Д. 8.

¹ ЦВМА. Ф. 1080. Оп. 136. Д. 68. Л. 413.

² ЦВМА. Ф. 2132. Оп. 017385. Д. 23. Л. 258.

о передаче всего дела санитарного обеспечения в Севастопольском оборонительном районе Санитарному отделу Приморской армии и об эвакуации всех морских санитарных учреждений из Севастополя. Все морские госпитали и лазареты были свернуты и подготовлены к эвакуации, часть имущества и здания были переданы Санотделу Приморской армии, который развернул свою сеть эвакуогоспиталей и медсанбатов. Эвакуация морских госпиталей, лазаретов и других учреждений из Севастополя происходила со 2 по 5 ноября 1941 года частично на сантранспорте «Абхазия», но главным образом на «Армении»¹. В Севастополе с вечера 5 ноября ожидали прихода конвоя, в составе которого находилась «Армения».

Приказание Медико-санитарного отдела начальнику Санитарного отделения Главной военно-морской базы: «Передать руководство медико-санитарным обеспечением Оборонительного района начальнику Санитарного отдела Приморской армии военврачу 2-го ранга И. Д. Соколевскому. Госпиталя и лазареты свернуть. Имущество лечебных и санитарных учреждений Главной военно-морской базы разделить на две части:

1. Негромоздкие предметы медицинского снабжения и мягкий инвентарь эвакуировать на Северный Кавказ. 2. Все остальное — сдать соответственным начальникам лечебно-санитарных учреждений армии. Всему личному составу лечебно-санитарных учреждений, включая рабочие группы по свертыванию учреждений, перейти на борта санитарного транспорта «Армения» и теплохода «Белосток» для эвакуации на Кавказское побережье. На эти же корабли погрузить уже выделенное для эвакуации имущество»².

Таким образом, 6 ноября 1941 г. в 3 час. 45 мин. утра «Армения» ошвартовалась у Остовой стороны Килен-площадки и произвела разгрузку. Вместе с «Серго» теплоход доставил защитникам города 4000 человек и 10000 т топлива. Затем началась погрузка раненых и персонала Севастопольского морского госпиталя 1-го разряда. На катерах подвозили легкораненых вместе с обслуживающим их медицинским персоналом. Только к 14 часам «Армения» перешла к стенке Артиллерийских мастерских для погрузки тяжелораненых — вместо положенного по графику времени в 10 часов утра. У Артиллерийских мастерских вновь возникла задержка, теперь — по техническим причинам. Пристань имела

вогнутую форму: между ней и бортом теплохода образовалось пространство, не позволявшее грузить лежащих раненых. К тому же на пристань не могли выехать машины, поскольку проезд, застроенный зданием артиллерийских мастерских, был закрыт. Раненых снимали с транспорта на некотором расстоянии от пристани, доносили на носилках до катера и только потом поднимали на судно по трапу.

Всего в Севастополе на «Армению» поместились: личный состав лечебно-санитарных учреждений Черноморского флота с имуществом и ранеными:

- Севастопольский морской госпиталь 1-го разряда,
- Севастопольский морской госпиталь 2-го разряда,

Поврежденное судно
у памятника затопленным
кораблям в Севастополе, 1942.
Из фондов ЦВМА



¹ Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 51878. Д. 1.

² Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 69758. Д. 1. Л. 120.



Аэрофотосъемка Севастополя.
Из фондов ЦВМА

- часть Базового лазарета Стрелецкой бухты (бывший Николаевский военно-морской госпиталь),
- Ялтинский военно-морской госпиталь,
- Санитарно-эвакуационный лазарет Черноморского флота,
- 5-й медико-санитарный отряд ЧФ,
- часть Санитарного отдела ЧФ.

По сведениям полковника медицинской службы А. И. Власова «6 ноября «Армения» приняла на борт 300 человек раненых, медицинский и хозяйственный состав лечебных и санитарных учреждений Главной военно-морской базы и значительное количество медико-санитарного имущества этих учреждений, назначенного к эвакуации. Вследствие недостатка времени удалось погрузить только часть имущества, подготовленного для этой цели. На борт «Армении» приняли медицинский и хозяйственный состав следующих учреждений:

1. Севастопольского военно-морского госпиталя во главе с главврачом военным врачом 1-го ранга С. М. Каганом (начальник

госпиталя М. Н. Кравченко и военный комиссар Медведев вышли из Севастополя на подводной лодке).

2. Севастопольского военно-морского госпиталя 2-го разряда во главе с начальником госпиталя военврачом 1-го ранга Кормилицыным и военным комиссаром старшим политруком Рогачевым.
3. Николаевского базового лазарета во главе с начальником военврачом 2-го ранга В. П. Пономаревым
4. Санитарного склада № 280 во главе с интендантом 2-го ранга Н. А. Скородумовым.
5. Санитарно-эпидемиологической лаборатории Черноморского флота во главе с военврачом 2-го ранга С. Г. Тарумовым.
6. 5-го медико-санитарного отряда ЧФ во главе с военврачом 1-го ранга М. Г. Строд.
7. Ялтинского военно-морского госпиталя во главе с военврачом 1-го ранга В. Т. Березиным.
8. Значительное количество медицинского персонала и хозяйственных работников медико-санитарных учреждений 51-й Приморской армии.
9. Небольшое количество эвакуированного населения города и военнослужащих Главной военно-морской базы и армии»¹.

«Армения» готовилась выйти в Ялту, чтобы там забрать раненых, эвакуированных, партийных работников и другие категории граждан и доставить их в Туапсе.

Выход теплохода из Главной базы предполагался в 17 часов, но вышел он после 20 часов — на три часа позже. В «Журнале боевых действий Черноморского флота» зафиксировали: «20 ч. 10 мин.: Вышка БО «Армения» вышла из ГБ».

Факт позднего выхода теплохода из Севастополя отметил в своей книге и полковник А. И. Власов, придав ему чрезвычайно важное значение, но не пояснив, однако, почему же так произошло. Возможно, Власову как очевидцу событий всё было предельно ясно и понятно, а объяснение позднего выхода «Армении» коренилось в том, что план перехода транспортов на 6 ноября 1941 г. содержал следующие данные:

««Армения» — коммуникация Севастополь — Ялта — Туапсе
Груз — раненые
Время выхода — 18 часов
Время входа — 6 часов».

¹ Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 69758. Д. 1. Л. 126–129.

УТВЕРЖДАЮ

Начальник штаба Черноморского флота
контр-адмирал
Елисеев

Военный комиссар штаба ЧФ
полковой комиссар
(Штейнберг)

РАССЕЯЧЕНО
Экз. № 1
ИСК. № 05/к.
05.11.41 г.

ПЛАН

ПЕРЕХОДА ТРАНСПОРТОВ НА 6-НОЯБРЯ 1941 ГОДА

Наименование судов	Порт выхода и назначения	Время выхода / входа	Какой груз	Охранение	Конечный порт назначения
"И. СТАЛИН" на буксире э/м. "О"	В РАЙОНЕ ГЛАВНОЙ БАЗЫ. Севастополь - Туапсе /ФВК № 2 маршрут №1/	17.00.06. 05.00.09.	Груз Авто. Транс. Отд.	Два СКА. С лоцманом.	Туапсе.
"В. ЧАПАЕВ"	Севастополь - Туапсе /ФВК № 2 маршрут №2 /	18.00.06. 07.00.08.	Груз 4-ма- етерской. Пассажиры.	Два СКА. С лоцманом.	П о т и.
"ВЯЛОСТОК" #	Севастополь - Туапсе /ФВК №2 маршрут № 2/	18.00.06. 00.00.08.	Груз 1-БТ. Пассажиры.	ФВК знает.	Туапсе.
"СП-16" с баржой №2 и сетевиком (от Балагдэвы) 325 п/м. шхун.	Севастополь - Туапсе /ФВК № 2 маршрут №2/	16.00.06. 06.00.09.	Обмундирован. Калька пути д а н а.		Туапсе.
"ПЕТРАШ" с "РАЙКОМВОДОМ"	Севастополь - Туапсе /ФВК № 2 маршрут №2/	16.00.06. 08.00.09.	Груз ГАС. и Д.В.М.Ф.	Один СКА. ФВК знает.	Туапсе.
п/м. шх. "КИТ"	Севастополь - Туапсе /ФВК №1 маршрут № 3/	14.00.06. 22.00.08.	Груз Тех. Отдел.	Имеет кальку п у т и.	П о т и.
п/м. шх. "Армения"	Севастополь - Туапсе	18.00.06	Груз для Ялты		Туапсе
Армения	Севастополь - Ялта - Туапсе	18.00.06	Ялты		Туапсе

НАЧАЛЬНИК ОТД. ОБЕС. КОМ. ПЧФ
Капитан 3 ранга
И. И. ШТЕЙНБЕРГ

в 6 экз.
1-подл. ОД ПЧФ
2-К-ру ОВР"а.
3-в дело ООК.
4-Нач. шт. ВВС.
5-Нач. связи ЧФ
6-Нач. ГО ЧФ.
6.11.41 г.
Вик. сохр.

План перехода транспорта, 06.11.1941. Из фондов ЦВМА



Аэрофотосъемка Ялты. Из фондов ЦВМА

Выход теплохода из Севастополя предполагался 6 ноября в 18 часов вечера, а в 22 часа того же дня «Армения» должна была прийти в Ялту — то есть, уже не по указанному плану перехода транспортов.

На 7 ноября выход «Армении» в этом плане не назначен — он предполагался после завершения погрузки, но не позже пяти часов утра.

В материалах следственного дела указано: «Согласно плана отдела обеспечения коммуникации Штаба ЧФ, теплоход "Армения" 6 ноября в 18 часов должен был выйти в Ялту с тем же заданием, то есть принять на борт раненых бойцов и городское население Ялты в общем количестве до 5000 человек. По этому вопросу командир теплохода получил следующее предписание: Командиру теплохода

“Армения”. Задача: выйти в Ялту для приемки раненых. После чего выйти в Туапсе. Время выхода: 18 часов 6 ноября. Время прибытия в Ялту: 22-00 6 ноября. Маршрут: Севастополь — Ялта — Туапсе. Особые указания: выход из Ялты не позднее 05-00 7 ноября. В случае невыхода в 05-00 7 ноября выход в 19-00 7 ноября. Соблюдайте время выхода точно. Не подвергайте корабль опасности. Нестеров (начальник Отдела обеспечения коммуникации)»¹.

На 6 ноября 1941 г. Ставка Верховного Главнокомандования поставила Приморской армии главную задачу: *«Не допустить продвижение противника из района Черкез-Керман на Инкерман, оборонять рубеж к северу от Черкез-Керман и не допустить противника выйти на дорогу Севастополь — Алупка».*

Согласно справке начальника 1-й части интенданта 1-го ранга Адиферова, в период начавшейся обороны Севастополя Севастопольский горвоенкомат получил приказ сдать для Красной Армии оставшийся в народном хозяйстве обоз и лошадей, пригодных для работы. Нужно было подобрать место для сбора лошадей, повозок и упряжи, оборудовать необходимым имуществом, ремонтной мастерской, при этом не послужить мишенью для самолетов противника.

В таких условиях «Армения» сутки простояла на внешнем рейде Севастополя и, возможно, приняла на борт часть упомянутого имущества. 6 ноября с наступлением темноты теплоход начал движение и в 20 час. 10 мин. вышел по назначению с эскортом сопровождения — двумя номерными сторожевыми катерами 0122 и 051. В «Журнале обстановки оперативного дежурного» зафиксировано: *«“Армения” с 20 ч. 10 м. 06.11 на переходе Севастополь — Ялта — Туапсе. СК 0122, 051».* Далее стоит пометка: *«Ранее 05-00 не выходит».* Эсминец «Сообразительный» с 22 часов находился на переходе Главная база — Керчь — Туапсе с грузом боезапасов.

В оперсводке охраны водного района за 6 ноября 1941 г. на 20 час. 31 мин. значится: *«Сторожевые катера 051 и 0122 вышли для конвоирования тр. “Армения” по маршруту Севастополь — Туапсе. СКА 051 конвоирует до 44°00'. СКА 0122 конвоирует до Туапсе»*². Командиром СКА 051 был лейтенант П. А. Кулашев, имевший предписание сопровождать «Армению» до 44-й широты.

7 ноября 1941 г.

7 ноября 1941 г. в «Журнале боевых действий Черноморского флота» записали:

«01 час 15 минут: «Ялта. Т/х “Армения” и два СКА 51 и 122 вошли».

Из приведенных данных известно, что первоначально СКА 0122 должен был конвоировать «Армению» до Туапсе, а СКА 051 — только до 44°00'.

Итак, 7 ноября в 1 час 15 мин. ночи «Армения» пришла в Ялту, хотя по графику должна была прийти 6-го в 18 часов вечера. В городе население волновалось, все нервничали, ждали теплохода, который долго не приходил. В Ялте капитану «Армении» Плаушевскому поставили задачу принять на борт медицинский и хозяйственный составы эвакогоспиталей Симферополя и Ялты вместе с дорогостоящим медицинским и лабораторным оборудованием, в том числе импортным, раненых, размещавшихся в санаториях южного побережья Крыма и раненых из эвакогоспиталей, а также группу рабочих и служащих эвакуированных гражданских учреждений и коммунистов Крыма. Отметим, что при погрузке присутствовал не кто иной, как Председатель Совнаркома Крымской АССР М. Ибраимов. Интересно, что сам он эвакуировался не на «Армении». Весьма вероятно, что Ибраимов задействовал для обеспечения порядка при погрузке так называемые истребительные батальоны, созданные из проверенного партийного, комсомольского и советского актива, способного владеть оружием и не призываемого в Красную Армию.

Согласно планам боевых действий под № 825 и № 833, подписанным начальником Штаба ВВС Черноморского флота полковником Калмыковым и начальником Оперативного отделения Штаба ЧФ майором Зайцевым, на 7 ноября 1941 г. с 00 часов до 12 часов дня, боевую задачу по прикрытию санитарного транспорта «Армения» в Ялте и на переходе морем назначались выполнять авиачасти 62-й авиабазы (АБ), базировавшейся на аэродроме Бельбек. В состав 62-й АБ входил 32-й авиаполк (АП), базировавшийся в районе Херсонесского маяка.

Координаты аэродрома в районе Херсонесского маяка по Гринвичу составляли: широта — 44°35', долгота — 33°34', размер летного поля равнялся 200×850 м.¹

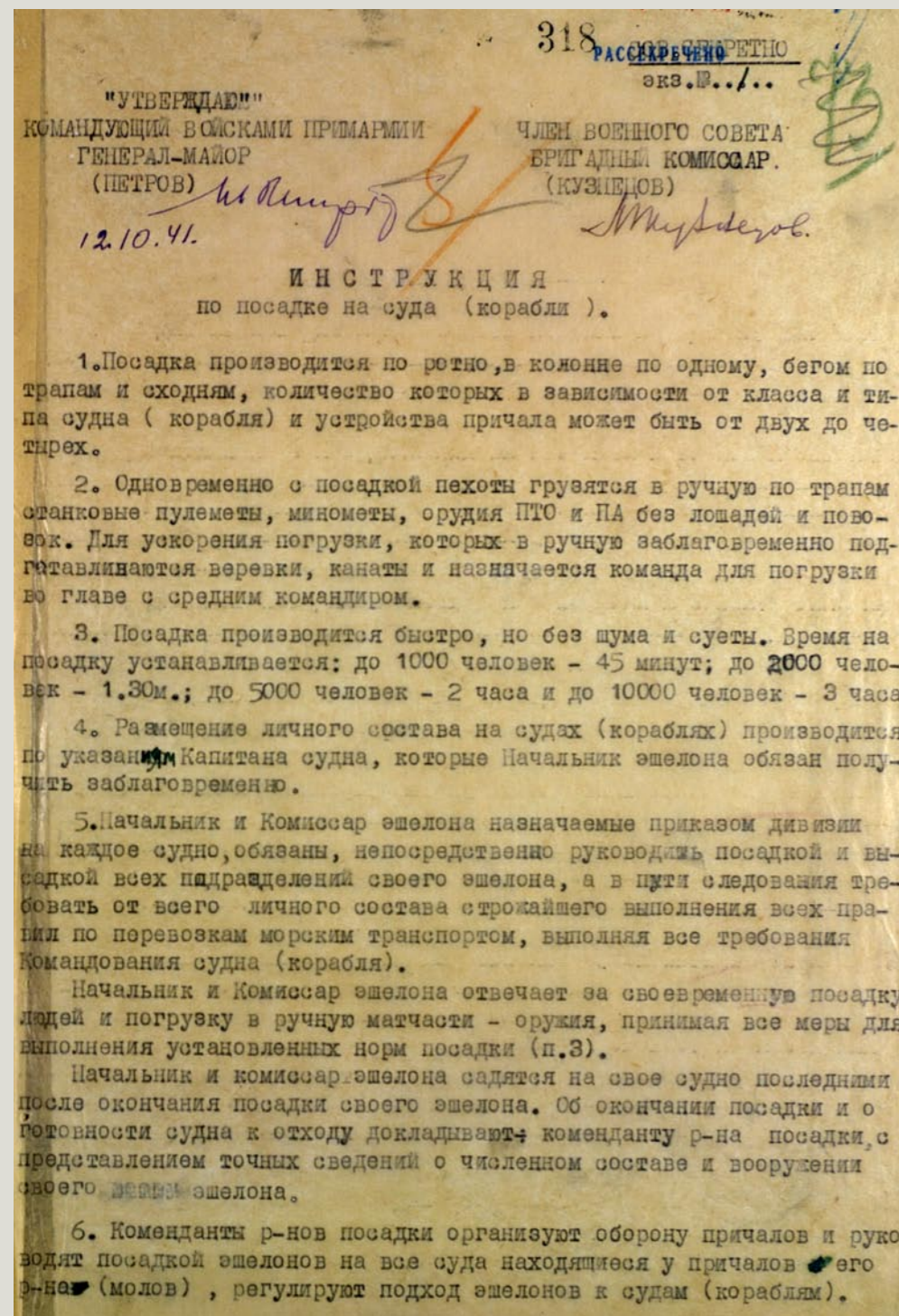
Из оперсводки № 155 Штаба Вооруженных сил Крыма по состоянию на 6 часов утра 7 ноября: *«противник в течение ночи на Севастопольском направлении продолжал подтягивать резервы в район Колымтой — Голубей и район Дуванкой».*

Из оперсводки № 02 Штаба Севастопольского Оборонительного района: *«противник в течение ночи наступательных действий не производил. Разведкой установлено:*

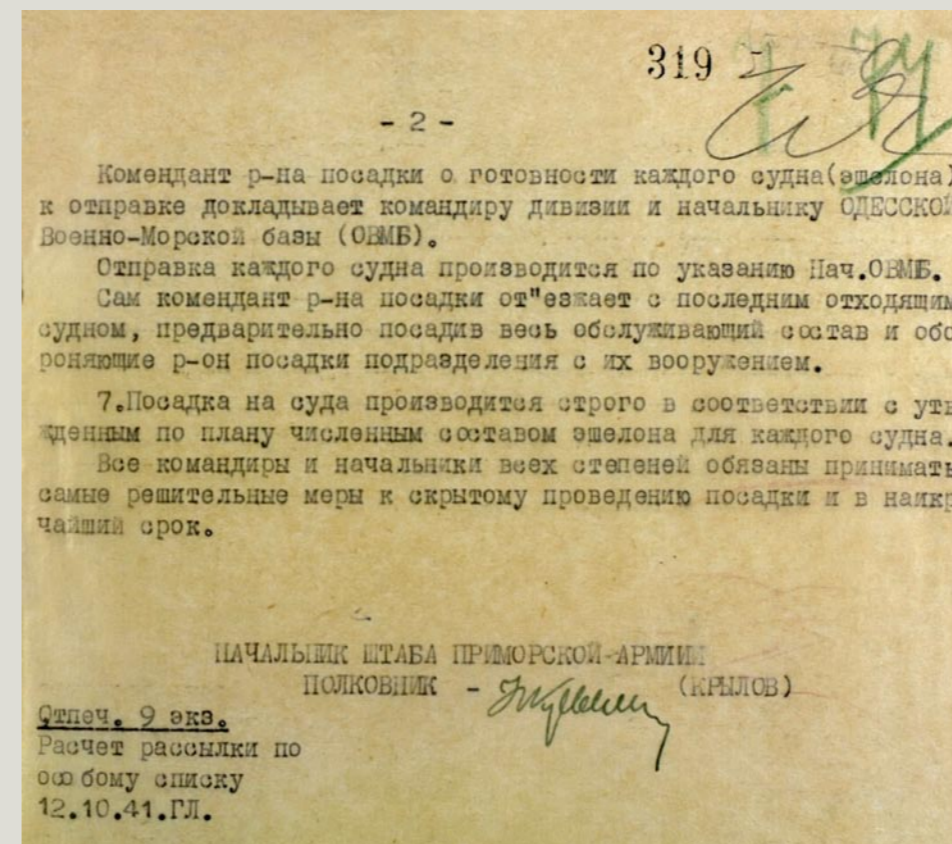
¹ Архив УКГБ Крымской области. Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. Л. 2.

² ЦВМА. Ф. 2089. Оп. 91. Д. 11. Л. 32.

¹ ЦВМА. Ф. 1080. Оп. 136. Д. 68. Л. 414; Ф. 12. Оп. 128. Д. 40. Л. 5.



Инструкция по посадке войск
на суда (корабли), 12.10.1941.
Из фондов ЦАМО



Инструкция по посадке войск
на суда (корабли), 12.10.1941.
Из фондов ЦАМО

большое скопление противника в районе Колымтой к 5.00. Передвижение мотомехчастей противника в районе Голумбей (возможно танки) и накопление пехоты в районе 1,5-2 км сев. Дуванкой. Части 25, 95 и 172 СД продолжают выход в р-он Алупка. Штаб 25 и 95 СД к исходу 6.11.41 сосредоточились Ялта»¹.

Из оперсводки ВВС ЧФ под № 272 Штаба ВВС ЧФ на 6 часов утра: «В течение ночи ВВС ЧФ по метеоусловиям боевых действий не вели. Дежурством на земле прикрывали базы, аэродромы и коммуникации»².

Из Журнала боевых действий 62-й АБ:

«Боевой авиации быть в готовности к боевым действиям с 7.00.

Начальник Штаба ВВС командиру 62 АБ».

¹ ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9900. Д. 22. Л. 33.

² ЦВМА. Ф. 1080. Оп. 136. Д. 69. Л. 29-30.

320 *75*
РАСПИСАНИЕ

"УТВЕРЖДАЮ" КОМАНДУЮЩИЙ ПРИМАРИИ ГЕНЕРАЛ-МАЙОР (ПЕТРОВ) *В. Петров*
"12.10.41."

"УТВЕРЖДАЮ" ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА БРИГАДНЫЙ КОМИССАР (КУЗНЕЦОВ) *М. Кузнецов*

РАСПИСАНИЕ
посадки войск Приморской Армии на суда.

ПОСАДКА ГЛАВНЫХ СИЛ ДИВИЗИИ:

421 сд - Посадка производится с мола НЕФТ.ГАВАНЬ; причалы № 1,2,3,4.
Порядок движения войск для посадки - эшелон прибывает к причалам в порядке последовательной нумерации.
Маршрут: ПЕРЕСЫПЬ, НЕФТ.ГАВАНЬ - см.схему.
К причалу № 1 подается " т/с Рейнланд ".
Вместимость в него "800" человек.
К причалу № 2 подается " т/с Земляк ".
Вместимость "1000" человек.
К причалу № 3 подается " т/с Шелат ".
Вместимость "1000" человек.
К причалу № 4 подается " т/с Абхазия ".
Вместимость "5000" человек.

95 сд - Посадка производится с ВОЕННЫЙ МОЛ; причала № 34 и 36.
Порядок движения войск для посадки - эшелон прибывает двумя самостоятельными колоннами: правая через ВОЕННЫЙ СПУСК; к причалу № 34; левая по улице СТАРОСТИНА к причалу № 36.
Маршрут - см.схему.
К причалу № 34 подается " т/с Армения ".
Вместимость "5000" человек.
К причалу № 36 подается " т/с Украина ".
Вместимость "5000" человек.

25 сд - Посадка производится с ПЛАТОНОВСКИЙ МОЛ; причал № 17.
Порядок движения войск для посадки - эшелон прибывает на мол по спуску КАНГУНА.
Маршрут - см.схему.
К причалу № 17 подается " т/с Волга ".
Вместимость "10.000" человек.

Расписание посадки войск
Приморской армии, 12.10.1941.
Из фондов ЦАМО

Расписание посадки войск
Приморской армии, 12.10.1941.
Из фондов ЦАМО

- 2 -

321 *75*

ПРИМЕЧАНИЕ: остальной состав дивизии в числе "1176" чел. самостоятельным эшелон прибывает на КАРАНТИННЫЙ МОЛ, через спуск ВАКУЛЕНЧИКА к причалу № 5, где производит посадку на " т/с Грузия ", вслед за частями 2 кд.

2 кд - Посадку производит с КАРАНТИННЫЙ МОЛ, причаль № 5. Порядок движения войск для посадки - эшелон прибывает на мол по спуску ВАКУЛЕНЧИКА.
Маршрут - см.схему.
К причалу № 5 подается " т/с Грузия ".
Вместимость "5000" человек.
Дивизия производит посадку "2370" человек; остальной состав в числе "1176" человек догружается частями 25 сд.
остатки 95 сд - 800 чел.

ПРИМЕЧАНИЕ: Состав судов прибывающих к причалам, указанный в настоящем расписании, является ОРИЕНТИРОВОЧНЫМ. *и уточняется с прибытием судов.*

НАЧАЛЬНИК ШТАБА ПРИМОРСКОЙ АРМИИ
ПОЛКОВНИК - *Крылов* (КРЫЛОВ)

Отпеч. 9 экз.
Разослано по списку
12.10.41.ГЛ

«Метеосводка на 6 ч. 30 мин.:
Облачность 10 б. Н 300 — 400 м. На юге Сарыч до Ялты 100 — 200 м
Ветер W, NW 5 м/сек».
Из Журнала боевых действий 32-го АП:
«6 ч. 47 минут: Запрошено на КП выпустать ли на задание в связи с плохой погодой»
Майор Никифоров приказал пока не выпустать»¹.
«6 часов 50 минут: Передано в эскадрильи пока не вылетать на задание. Самолеты держать в готовности».
Оперсводка на 6 час. 55 мин.: «Вылет на ВР задержан до улучшения метеоусловий».
Оперсводка на 8 час. 5 мин.:
«Командиру 62 АБ
Начальник Штаба флота приказал 4 истребителям прикрыть т/х «Армению», находящийся в Ялте, в течение сего дня. Прикрыть на якорной стоянке и на ходу в море на радиусе действия. Майор Беридзе».
Оперсводка на 8 час. 10 мин.:
«Командиру 32 АП
Прикрыть звеном т/х «Армению» в Ялте и на ходу в море на радиусе действия истребителей.
Начальник Штаба 62 АБ»².

В оперсводках точно указано, когда был отдан приказ командиру 32-го авиаполка о прикрытии «Армении» звеном истребителей — 8 час. 10 мин. утра, то есть выход теплохода в море назначался в светлое время суток в условиях близости противника. На что же рассчитывало командование флотом? Возможно на то, что вражеская авиация не будет действовать в условиях сильной облачности и ветра скоростью до 5 м/сек.

7 ноября 1941 г. в 8 час. 30 мин. капитан «Армении» В. Я. Плаушевский, имея несколько тысяч человек на борту и ценное медицинское оборудование, в спешном порядке отдал швартовы и вышел из Ялты курсом на Туапсе. По словам очевидцев, «отход теплохода был вызван криком, раздавшимся на пристани: «Немцы в Ялте». Возможно, — пишет очевидец, — что крикнули с провокационной целью, но это так подействовало на командира «Армении», что тот приказал рубить концы и отвалить от стенки*.
Таким образом, санитарный транспорт отошел от пристани

* Морской термин

¹ Там же. Ф. 2874. Оп. 1. Д. 10. Л. 75 об.

² ЦВМА. Ф. 1522. Оп. 23. Д. 2. Л. 78–79; Ф. 1080. Оп. 136. Д. 22. Л. 39 об.–40.

в Ялте фактически на виду у немцев, передовые части которых подошли к местечку Гурзуф (30 км от Ялты)»¹.

О внезапно прерванной посадке на теплоход упоминает и педагог одной из севастопольских школ Кузьма Иванович Ленко, который также подлежал эвакуации вместе с женой. Он пишет, что неожиданный отход «Армении» произошел сразу после взрыва в районе нефтехранилища, расположенного недалеко от порта. На «Армении» убрали трапы, и теплоход «убежал в море», оставив на пирсе много людей, не успевших взойти на борт, включая и самого Ленко².

В «Журнале обстановки оперативного дежурного» с 00 часов до 12 часов дня 7 ноября отмечено: «Транспорт «Армения» прибыла в Ялту 02 часа 40 минут» (для сравнения: в «Журнале боевых действий Черноморского флота» время прибытия стоит 1 час 15 мин. — Прим. авт.). «Капитан доложил, что имеет приказание: если погода будет нелетная, выходить днем. Начальник Ялтинского участка приказал начать погрузку. Наши части в это время отходили, а противник обстреливал Ялту из пулеметов с гор. Шоферá, которые перевозили на машинах раненых, разбежались. Одну машину с ранеными не погрузили и приказали ей идти в Севастополь. Получено приказание ОД ЧФ выходить из Ялты. Т/х охраняли два СКА. Один из них ушел в Севастополь, имея приказание. Тов. Бурмистров приказывал ему остаться»³, но, как указано в материалах следствия, «СКА № 051 (командир лейтенант Кулашев), получив приказание сопровождать теплоход до 44° параллели, не выполнив точно этого приказания, ушел от теплохода значительно раньше.

Ориентируясь на приведенную в Журнале «сводку обстановки оперативного дежурного» можно понять, что отдельные немецкие части обстреливали Ялту, но не заняли ее, и крик «Немцы в Ялте» был вызван либо намеренно провокационной целью, либо нервным срывом и паникой эвакуировавшихся людей. О панике упоминал и командующий Вооруженными силами Крыма вице-адмирал Г. И. Левченко.

Из Журнала боевых действий 32-го АП:
«8 часов 25 минут: Приказано с КП АБ прикрыть звеном И-153 большой транспорт в Ялту на стоянке. Прикрывать до радиуса действия».
«9.00 Нева-3 вылетела накрытие транспорта у Ялты»⁴.

В 9 часов утра звено прикрытия Нева-3 ВВС из трех истребителей типа И-153 вылетело с аэродрома у Херсонесского маяка.

¹ Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 69758. Д. 1. Л. 128–129.

² Старая Ялта: историко-краеведческий альманах. 2020: С праздником Победы!: специальный выпуск. Ялта, 2020.

³ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 100. Л. 85.

⁴ Там же. Ф. 2874. Оп. 1. Д. 10. Л. 75 об.–76.

Ведущим звена был самолет старшего лейтенанта М. С. Феоктистова, ведомыми — самолеты младших лейтенантов Яковенко и Степанова.

Полетное расстояние от района Херсонесского маяка до Ялты составляло примерно 55 км по прямой (если лететь вдоль побережья Крыма, то около 80 км), максимальная скорость — 430 км/час. Следовательно, вылетев с базы в 9 утра, истребители И-153 по примерным подсчетам могли находиться в районе порта минут через 15–20, с учетом метеоусловий, но капитан В. Я. Плашевский вывел «Армению» в 8 час. 30 мин., не дождавшись прикрытия с воздуха.

На момент выхода «Армении» из порта Ялты в квадрате 1028 (у мыса Сарыч) находился тральщик «Груз», командир которого имел приказ следовать в точку рандеву с «Арменией», координаты: Ш = 43°30', Д = 34°30'. Но тральщик вышел в назначенное место только в 10 час. 28 мин. — после оказания помощи барже, для которой он доставил масло¹.

Таким образом, 7 ноября 1941 г. в 8 час. 30 мин. утра (по другим данным — ровно в 8 часов утра) «Армения» и всего один сторожевой катер 0122 с капитаном 1-го ранга И. А. Бурмистровым на борту спешно покинули Ялту и взяли, курс на Туапсе; прикрытия с воздуха на момент отхода от Ялты не осуществлялось — звено истребителей вылетело с аэродрома только полчаса спустя.

Атака немецкой авиации и гибель «Армении»

7 ноября 1941 г. в «Журнале обстановки оперативного дежурного» в отрезке времени от 00 часов до 12 часов записано: «Передано Бурмистрову, Ялту оставить, идти на СКА в охране т/х «Армения», л/с отправить на шхунах с матчастью 45 мм арт. в Севастополь. Пост СНИС оставить до последнего момента, дать ему шхуну для отхода в Севастополь»².

В 10 час. 20 мин. на расстоянии около 40 км от Ялты в квадрате 1769 «Армению» атаковал немецкий торпедоносец Ю-88. В «Журнале боевых действий ВВС и ПВО» Черноморского флота записано: «10-20 — 10-40. Ю-88 атаковал т/х «Армению» в кв. 1769. «Армения», имея попадание 2 бомб по носу, застопорила ход».

Запись в другом журнале — «Журнале обстановки оперативного дежурного»: «Торпедоносец зашел с правого борта, но был отогнан сторожевым катером. Самолет перешел на левый борт, но катер в виду большой волны имел ход 8 узлов. Не успел перейти,

и самолет выпустил торпеду. Теплоход держался 7–8 минут. Спасено 8 человек»¹.

Важно подчеркнуть, что время атаки в источниках указано по-разному: в «Журнале боевых действий ВВС и ПВО ЧФ за 1941 год» и в «Журнале обстановки оперативного дежурного» — с 10 час. 20 мин. до 10 час. 40 мин., в других — более позднее. Например, оперсводка ОВРа за 7 ноября на 16 часов: «В 11 ч. 25 мин. торпедоносец противника выпустил по ТР «Армения» две торпеды. Одна торпеда попала в носовую часть транспорта. Транспорт затонул за 4 минуты в Ш 44°15,5', Д 34°17'. Спасены 6 человек. СКА возвратился в главную базу. Погода в районе гибели ТР: ветер Зюйд-Вест 8 баллов, море 7 баллов»².

Немецкие источники пишут об атаке «большого транспорта противника двумя авиаторпедами» и время атаки указывают по берлинскому времени — 9 час. 24 минуты. Следовательно, по Москве оно составляло 10 час. 24 мин., что примерно совпадает с записями в «Журнале боевых действий ВВС и ПВО ЧФ» и в «Журнале обстановки оперативного дежурного».

Донесение старшего лейтенанта М. С. Феоктистова. 11 час. 25 мин.:

«Взлет 9.00. Посадка 11 ч. 7 мин.

Задача: Прикрыть транспорт от Ялты.

На расстоянии 15 миль от Ялты по курсу 140 наблюдал зенитный огонь с левого борта корабля. Увидел бомбардировщик Ю-88, пикировавший на теплоход. Атаковал его с хвоста в момент, когда он сбросил две бомбы на теплоход. Попал в носовую часть. Теплоход загорелся и носом пошел в воду. После 5-минутного преследования Ю-88 возвратился на место происшествия. Увидел щепки и сторожевой катер, сопровождавший теплоход. Теплохода больше не видел.

Передано ОД 62 АБ в 11 ч. 30 мин»³.

Донесение младшего лейтенанта Степанова:

«На расстоянии 30–40 км от Ялты по курсу 140 наблюдал зенитный огонь с теплохода и с сопровождавшего его катера. Заметив бомбардировщик Ю-88, атаковал его. В этот момент наблюдал падение бомбы в носовую часть теплохода и дым в месте попадания бомбы. Преследовали Ю-88, который скрылся. Возвратились на место бомбардировки корабля. Наблюдал теплоход, погружавшийся в воду. Кормовой винт не работал.

¹ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 100. Л. 80–83.

² Там же. Л. 79.

¹ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 100. Л. 80–83 об.

² ЦВМА. Ф. 2089. Оп. 91. Д. 6. Л. 274–275.

³ Там же. Ф. 2874. Оп. 1. Д. 10. Л. 76–77.

Вблизи теплохода видел много плавающих предметов, каких именно, не разобрал. Сторожевой катер находился поблизости. После нескольких виражей потерял из вида теплоход. Катер оставался»¹.

В сводке НКВД указано, что М. С. Феоктистов боевую задачу не выполнил и не прикрывал «Армению», начиная от стоянки в Ялте и во время перехода морем. Сам он на следствии показал, что самолет противника находился выше облаков, а его звено — ниже, поэтому звено не заметило торпедоносца вовремя.

Запись в «Журнале обстановки оперативного дежурного»: теплоход «в 10 ч. 20 мин. был атакован 1 истребителем Ю-88*. Видели попадание в носовую часть. Крен на левый борт. Видели винты». Важно обратить внимание на то, что в этом журнале имеется помета: «СК на радио не отвечает»².

Тральщик «Груз» — в отличие от сторожевого катера 0122 — радио получал исправно, и, узнав об атаке «Армении», в 10 час. 28 мин. вышел не к первоначально назначенному месту встречи с теплоходом по координатам Ш = 43°30', Д = 34°30', а в квадрат 1769. Там он обнаружил только темные пятна на поверхности воды и «три плавающих предмета», не указав, какие именно. Получив приказ идти в Туапсе, тральщик покинул район 1769³.

В 12 час. 20 мин. второе звено истребителей И-153 вылетело к месту гибели «Армении». Тщательные поиски производили в течение часа по курсу 140 на расстоянии 40–50 км от Ялты, но, как доложили летчики (командир звена лейтенант Цыпольшин) на командный пункт авиабазы, «ничего не обнаружено, кроме нескольких лайб»⁴*. В 13 час. 55 мин. произвели посадку на аэродроме.

Из Журнала боевых действий Черноморского флота. 7 ноября 1941 г.:

«17 часов 30 минут: ОД ОВРа ГБ доложил: катер 0122, сопровождающий т/х «Армению», прибыл в Балаклаву. Командир СКА 0122 доложил, что т/х «Армения» в 8-00 вышел из Ялты К-160. В расстоянии 15 миль от Ялты в 11 ч. 25 мин. налетел один торпедоносец противника с правого борта. Катер 0122 открыл огонь. Торпедоносец зашел на левый борт и выпустил две торпеды. Одна торпеда попала в носовую часть «Армении». Корабль стал быстро погружаться в воду носом и в 11 ч. 29 мин. затонул. Когда он тонул, то*

Оперсводка Штаба ОВР
в Севастополе, 07.11.1941.
Из фондов ЦВМА

~~СССР~~ **РАССЕКРЕЩЕНО**
экз № _____ *MS*

ОПЕРАТИВНАЯ СВОДКА.
Штаба Охраны Водного Района Главной Военно-Морской Базы ЧФ
№...001578

На 16.00 7-го ноября 1941 года. Карта № 3219.

1. м а/ В 8.00 СКА № 0122 конвоировал ТР «Армения» из Ялты в Туапсе. В 11.25 торпедоносец противника выпустил по ТР «Армения» две торпеды. Одна торпеда попала в носовую часть транспорта. Транспорт затонул за 4 минуты в Ш-44°15'5 Д-34°17'. Спасены 6 человек. СКА возвратился в ГБ. Погода в районе гибели ТР, ветер Зюйд Вест 3 баллов, море 7 баллов.

б/ СКА № 0141 и № 0102 конвоировали ТР «Борошилов» и «Коммунист». В районе бухты «Ласпи» ТР «Коммунист» был атакован самолетами торпедоносцами, были сброшены две торпеды. Торпеды прошли за кормой транспорта.

2. Дислокация частей прежняя.

а/ ТШ «Груз» вышел в кв. № 1669, 1769 и 1770 для поиска ТР «Армения».

б/ ТШ «Взрыв» вышел в район Семиза для оказания помощи ТШ «Хенкин».

в/ КТШ № 92 и 93 производят траление магнитным тралом в районе Инкерманских и Стрелецких створов.

г/ КТШ № 95 производит траление плотиком в районе боновых ворот.

д/ СКА № 071 сбрасывает глубинные бомбы для детонации мин противника в районе Инкерманских и Стрелецких створов.

е/ ввиду свежей погоды дозорные корабли вернулись в Ялту базу.

Начальник Штаба ОВР*а ГВМБ ЧФ
Капитан 2 ранга
/Морозов/

Пом. Начальника Штаба ОВР
Капитан 3 ранга
/Дубровский/

п. в 2 экз.
адресату
в дело

* Многоцелевой самолет немецкой авиации

* Лайба — от life-boat (англ.), шлюпка

* Оперативный дежурный ОВР Главной базы

¹ ЦВМА. Ф. 2874. Оп. 1. Д. 10. Л. 77.

² ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 100. Л. 77.

³ Там же. Л. 80.

⁴ Там же. Ф. 2874. Оп. 1. Д. 10. Л. 77 об.

Из вахтенного журнала
тральщика «Груз», 07.11.1941.
Из фондов ЦВМА

Из вахтенного журнала
тральщика «Груз», 07.11.1941.
Из фондов ЦВМА

x

Часы	Минута	Идем в море. Из Новороссийска.	Часы	Минута	Курс по компасу	Обороты машин
		Суббота 1 ^{ое} ноября. 1941.				
00	00	Идем в море в направлении Феодосия, конвоируем транспорт "Игул"				
07	45	Лучай борт к-у 45° на горизонте показан танкер идущий по направлению в Новороссийск.				
13	33	Лучай к-у 45° обнаружен самолет по тенькам				
13	54	Стрелы башки турболоу				
13	56	45 ми. сзади тур винтрела по самолету.				
14	49	Лучай к-у 15° на высоте 300 метров обнаружен самолет				
14	50	Стрелы башки турболоу				
14	57	Встретили самолет по самолету ку 100 м и 45 ми. тенькам.				
15	05	Лучай к-у 10° обнаружен самолет				
15	08	открыли огонь по самолету. Самолет скрылся по направлению к Феодосии.				

Наличие		Больных		Арестованных		Запасов топлива и смазоч. мат. риалов				Запасы		
Комп-става	Не комп-става	Комп-става	Не комп-става	Комп-става	Не комп-става	Угля	Мазута	Саларного масла	Смазочных мате-риалов	Вода	Прови-ант	Каната на киле
8	4 1/5	-	-	-	-	-	-	41.	5.5	8.5	2	-

Направление ветра	Сила ветра	Состояние погоды	Состояние моря	Высота барометра	Температура воздуха Я	Температура воды С	Повседневная жизнь	
							ч.	м.
W	сильн	T	45.	764	15		Побудка	6 00
шл	шл.	г	шл.	764	13		Завтрак	6 50
шл	шл.	г	шл.	764.5	15		Утрел. приборка	7 10
шл	шл.	г	шл.	766	17		Обед	12 00
шл	шл.	г	шл.	765	14		Чай	-
шл	шл.	г	шл.	765	14		Ужин	18 00
шл	шл.	г	шл.	765	14		Раздача коек	22 00

x) Записано ошибкой записавшему Врийсь Чофф.

		Севастополь									
Часы	Минута	Пятница 7 ноября		Часы	Минута	Курс по компасу		Обороты машин			
00	00	Стоим в швартовой баде левым бортом и слышим климатолога на носовых и кормовых швартовах. Обсуждаем крабелитное. Балвой готовиться №3. Работает 2Д и 3.									
04	30	Правборт ку 90° - артиллерия.									
04	40	Правборт ку 170° - артиллерия. Вых. к-р лейтенант Царевичин									
06	56	Кабр ОВР'а подриски втулу									
07	07	Касерс командиром и комиссаром истреб. общелес борса									
07	10	Когам готовиться истреб. к во ходу									
09	20	Командир и комиссар истреб. возвращаются по истреб. баде									

Наличие		Больных		Арестованных		Запасов топлива и смазоч. мат. риалов				Запасы		
Комп-става	Не комп-става	Комп-става	Не комп-става	Комп-става	Не комп-става	Угля	Мазута	Саларного масла	Смазочных мате-риалов	Вода	Прови-ант	Каната на киле
8	4 1/5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Направление ветра	Сила ветра	Состояние погоды	Состояние моря	Высота барометра	Температура воздуха Я	Температура воды С	Повседневная жизнь	
							ч.	м.
шл	шл	г	шл	764	12		Побудка	6 00
шл	шл	г	шл	764	13		Завтрак	6 50
шл	шл	г	шл	764	13		Утрел. приборка	7 10
шл	шл	г	шл	765	12		Обед	12 00
шл	шл	г	шл	765	12		Чай	-
шл	шл	г	шл	764	11		Ужин	18 00
шл	шл	г	шл	764	12		Раздача коек	22 00

Из вахтенного журнала тральщика «Груз», 07.11.1941. Из фондов ЦВМА

39

Ч.	М.		Часы	Минуты	Курс по компасу		Обороты винта
09	41	Силится сошвартов. Дали ход					
09	46	Басвою Тревога					
09	09	Обдали якорю вторых борт Кабл. 124 якоря и борту. С кобсра бршиели наборт 15 шлюпок пассажиров и груз.					
10	14	Кабл. обошла обдаю					
10	17	Силится якорю. Дали ход.					
10	22	Вышли из главной базы. После огня свечки. Виде 6-7 баллов, волнение 6 баллов.					
12	15	Разомлись с бумизмом «Меркурий» и гр. «Коммунизм» Вак. и-р лейтенант Царевичин.					
13	27	Лев. борт ку 30 3 самолета, И-153 курсом W					
15	00	Лев. борт ку 45 на горизонте шлюпка, идет к берегу.					
Занятия и работы			Лерману В. В. Сивостополу - Тучинев				
Помощник командира			Цоф				

Из вахтенного журнала тральщика «Груз», 07.11.1941. Из фондов ЦВМА

40

Часы	Минуты		Часы	Минуты	Курс по компасу		Обороты винта						
16	10	По левому борту 2 плавающих земляки											
16	21	По правому борту плавают большая корабля											
16	36	Левый борт ку 150 самолет-торп. беденасеу курсом ост. Балвою Тревога. Огонь не окуливали - самолет брошен далеко и была большая картина.											
16	45	Левый борт ку 150 второй торпе. донасеу курсом ост. браиса-зани на 7 каб. Откуши огонь ку 45 шлюпка и ку пулемета, ДК Самолет дал огерев ку пулеметов											
			Наличие		Больных		Арестованных		Запасов топлива и смазоч. мат-риалов			Запас	
			Комсо- Не ком-		Комсо- Не ком-		Комсо- Не ком-		Гля Мазута Саларного масла Смазочных мате-риалов			Вода Провиант Каната на каторе	
Занятия и работы			Повседневная жизнь										
			ч. м.										
			Побудка										
			Завтрак										
			Утрен. приборка										
			Обед										
			Чай										
			Ужин										
Занятия и работы			По кораблю.										
16	55	Самолет сдвинулся за горизонт По самолету сдвинули 14 выстрелов ку 45 шлюпка и 50 выстрелов ДК											
18	15	Соблюдается НЗ Вак. и-р лейтенант Арефю											

с теплохода сбрасывали шлюпки. СКА 0122 удалось спасти 6 человек. На воде было до 300 человек. Капитан 1-го ранга Бурмистров, находясь на СКА, приказал следовать в Балаклаву»¹.

В 21 час 7 ноября в оперсводке ОВРа коротко записали: «Поиск т/х «Армения» не производить»².

Версии моряков и летчиков об обстоятельствах гибели теплохода не совпадают. Называют разные погодные условия, время и характер атаки. Одни отмечают атаку с одного захода, другие — с двух с разных бортов. У одних фигурируют бомбардировщик и бомбы, у других — торпедоносец и торпеды. Путаница в версиях, вероятно, объясняется тем, что ни одна из сторон не могла предоставить полную картину событий. Подводное исследование корпуса судна показало, что торпедного попадания не было. Зато надстройки и палубы корабля несут следы, как минимум, трех бомбовых попаданий, два из которых пришлись на носовую часть, причем одно — с левого борта. Точно было спущено десять шлюпок, еще несколько под вопросом. Открыты все четыре грузовых лацпорта. Корабль тонул долго: не четыре минуты и не семь-восемь, а 20–30 минут. Подробнее о процессе и результатах подводных исследований — в следующей части этой книги.

Дополнительным фактором, который привел к гибели тысячи человек на теплоходе «Армения», стало отсутствие нормальной радиосвязи с судном и сопровождающими катерами. В Отделе связи 51-й армии подведен краткий итог 1941 года: «*На нормальную работу радиосвязи влияло незнание гражданскими радистами военной терминологии и правил военной радиокорреспонденции*». Весьма показательные обобщающие выводы содержатся в «Отчете по обеспечению коммуникаций на Черноморском флоте», составленном после войны в 1946 г. Выводы сделаны следующие:

«1. Если капитаны транспортов обучены правилам уклонения (маневрам уклонения) от бомбардировщиков и торпедоносцев, уклонение от бомб и торпед вполне возможно.

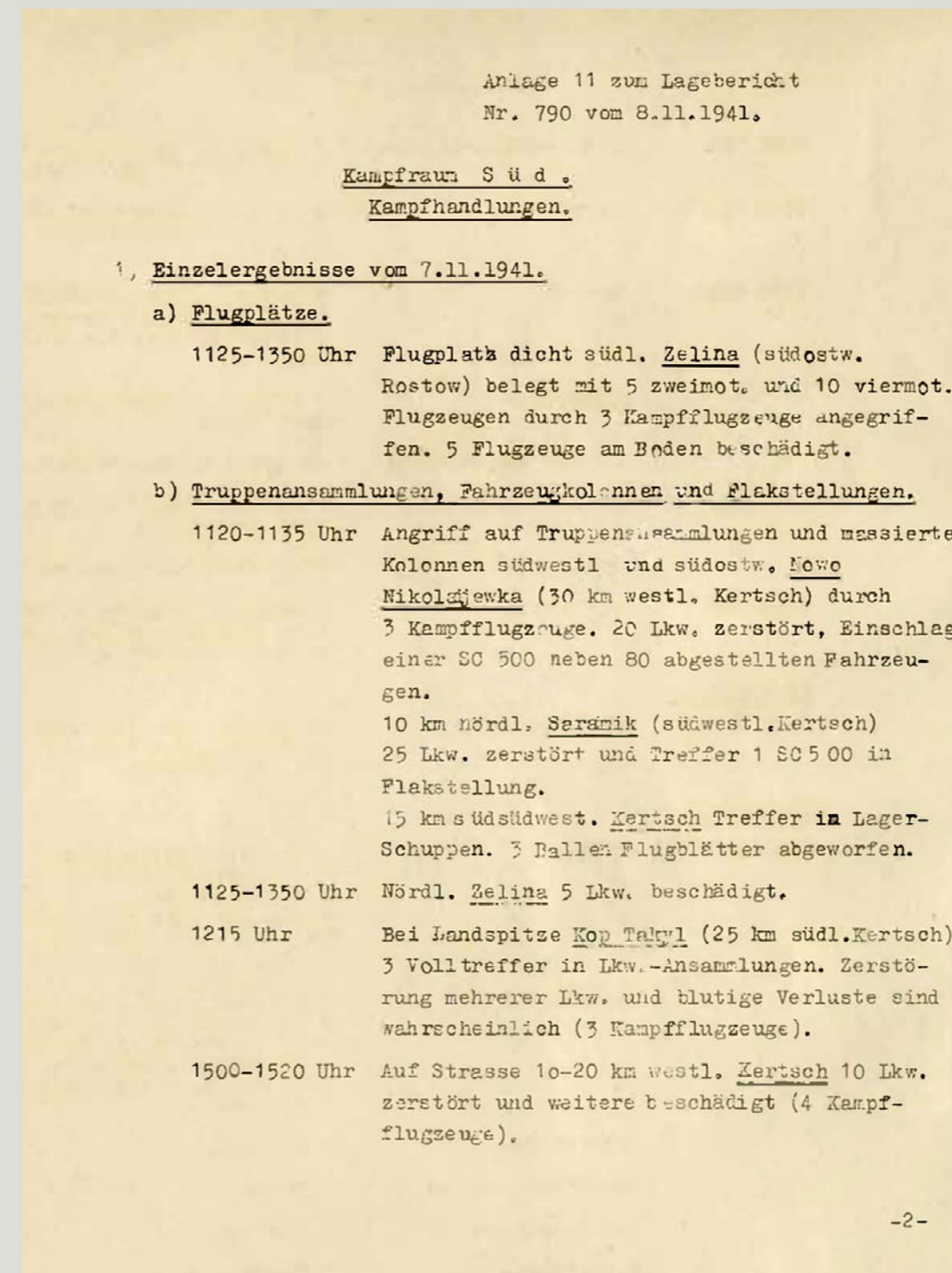
2. Интенсивный огонь кораблей охранения по самолетам противника вынуждал противника сбрасывать торпеды на дистанциях больше 10 км, а бомбардировщиков производить бомбометание с больших высот и с малой точностью.

3. Оборона конвоев с воздуха на переходах морем представляла в течение всей войны большую сложность вследствие малого количества артвооружения на кораблях и катерах эскорта, слабой подготовки личного состава в стрельбе по зенитным целям и, самое главное — ввиду слабости нашей истребительной авиации в первые годы войны.

¹ Там же. Ф. 1087. Оп. 368. Д. 30. Л. 15 об.

² Там же. Ф. 2089. Оп. 91. Д. 11. Л. 34.

Оперсводка люфтваффе.
Из фондов ЦАМО



- 2 - (Anlage 11)

c) Verkehrsziele.

- 1000-1030 Uhr Auf Strecke Salsk-Tichorezk nordwestl. und nordostw. Belaja Glina 1 Lokomotive und 15-20 Güterwagen zerstört, 40-60 Güterwagen beschädigt.
Nordwestl. und südwestl. Salsk 10 Güterwagen zerstört und weitere beschädigt. (3 Kampfflugzeuge).
- 1035-1040 Uhr Angriff auf Bahnstrecke Rostow - Tichorezk durch 3 Kampfflugzeuge. 5 km südл. Kajala Volltreffer in 2 Lokomotiven eines Transportzuges. In einem Bahnhof südл. Kajala Lokomotive und mehrere Wagen eines Transportzuges zerstört, Treffer in Gleisanlagen.
- 1100 Uhr Auf Strecke Rostow - Tichorezk Treffer in Bahnkörper nördл. Stepnaja und 25 km nördл. Kuschtschewskaja durch 3 Kampfflugzeuge erzielt.
- 1100-1110 Uhr Strecke Rostow - Tichorezk 4 km nördл. Stepnaja unterbrochen. 1 Lokomotive beschädigt. (3 Kampfflugzeuge).
- 1125-1350 Uhr Strecke Rostow - Tichorezk nördл. Kajala zweimal unterbrochen. Im Bahnhof Kajala 2 unter Dampf stehende Züge beschädigt (3 Kampfflugzeuge).
- 1345-1355 Uhr Auf Strecke Rostow - Tichorezk 15 km nördл. Stepnaja mehrere Wagen beschädigt und Treffer in Bahnkörper. (3 Kampfflugzeuge).
- 1500-1520 Uhr Westл. Salyn Volltreffer vor einem Transportzug und mehrere Treffer im Zug und in fliehenden Truppen durch 4 Kampfflugzeuge erzielt. Schwere blutige Verluste wahrscheinlich.

-3-

Оперсводка люфтваффе.
Из фондов ЦАМООперсводка люфтваффе.
Из фондов ЦАМО

- 3 - (Anlage 11)

d) Schiffsziele.

- 0924 Uhr 40 km südл. Jalta versenkte 1 Kampfflugzeug einen grösseren Truppentransporter durch 2 LT.
- 0939-1215 Uhr Einschläge 2 - 5 m vor dem Bug eines mittleren Transporters ostw. Kertsch, Beschädigung wahrscheinlich.
Angriff auf mittleres Handelsschiff im Hafen von Noworossisk. Einschläge 4 SC 250 legen 30 m neben dem Schiff, Wirkung nicht erkannt.

4. Отсутствие на наших кораблях и катерах радиолокаторов и других технических средств обнаружения самолетов давало возможность противнику внезапно атаковать наши конвои самолетами с использованием торпедно-бомбового оружия»¹.

Атака на теплоход «Армения» в немецких архивных документах

Документы из фонда 500 Центрального архива Министерства обороны РФ и сохранившиеся оперсводки 4-го авиакорпуса люфтваффе (военно-воздушных сил нацистской Германии) позволили ознакомиться с версией противника Советского Союза. Согласно оперсводке за 7 ноября 1941 г., «в 9 часов 24 минуты по Берлинскому времени в 40 км от Ялты самолет-торпедоносец атаковал двумя авиаторпедами (2 LT) крупный военный транспорт».

Общее количество людей на теплоходе

Одним из трудноразрешимых вопросов при расследовании гибели «Армении» остается вопрос о точном количестве погруженных на теплоход людей. В ходе следствия фигурировала цифра до 5000 человек, а И. А. Бурмистров на вопрос о количестве эвакуированных отвечал так: «Точно на этот вопрос я ответить затрудняюсь. Санитарное управление 51 армии в лице бригаврача этих данных не имело. По приблизительным подсчетам раненых бойцов было не менее 1500 человек, гражданских, человек 600».

¹ ЦВМА. Ф. 1087. Оп. 5. Д. 46. Л. 16.

22. № _____

23. Прип. № _____ № _____ № _____ № _____

24. **Юрзт**
 (фамилия) **Сергеевич**
 (имя) _____ (отчество) _____

25. **Воен. бр-д 3-я** запаса **Медицинский** состав
 (военное звание) _____

26. Род войск _____ ВУС № **4**

27. Группа **Старшав** Запас **3-** разряда

28. На учете по 31 дек. 19 **56** г. 29. Снят _____ 19 _____ г.
 (причина) _____

30. Место службы и должность (или род занятий вне В. вед.)
г. Дятла Пограничная или Селитинская
врач - хирург

31. Домашний адрес **Ясний Деревня**
д. 301а 10

32. Где на учете
Возвск (военн. округ) _____ (военн. округ) _____ (военн. округ) _____ (военн. округ) _____
Яснинской (наименование военкомата и город) _____ (наименование военкомата и город) _____
3-ий военкомат

33. Прохождение сборов
 19 _____ г. _____ дн. (вид его) _____ 19 _____ г. _____ дн. (вид его) _____
 19 _____ г. _____ дн. _____ 19 _____ г. _____ дн. _____
 19 _____ г. _____ дн. _____ 19 _____ г. _____ дн. _____

34. В старой армии _____ лет
 Последний чин **не существует**
 В _____ (какой последней части) _____

35. Служба в белых и иностранных армиях
 В **не существует** (какой армии) _____
 с 19 _____ г. по 19 _____ г.
 В _____ (последняя должность и чин) _____

36. Особые отметки _____

26/13

1. Фамилия, имя, отчество **Юрзт, Сергей Сергеевич**

2. Родился **11** «**декабрь**» **890** г.

3. Национальность **Русский**

4. Знание языков **Русский**

5. Какой местности уроженец **г. Ленинград**

6. Партийность:
 Член ВКП(б) с _____ г., п. б. № _____ Канд. ВКП(б) с _____ г.
 Член, канд. ВЛКСМ с _____ г. **Беспартийный**
 В других партиях **не состоял** с 19 _____ по 19 _____ г. (каких)
 Измен. партийн. _____

7. Общественная группа (подчеркнуть)
 Рабочий Служащий Колхозник Единичник-крестьянин

8. Профессия (специальность) **Врач-хирург** с _____ г. **обучился**

9. Семейное положение **Разведен. Дочь 1925 г.**

10. Гражданское образование (наимен. учебных завед.) **Медицинский факультет Ковельского университета г. Киев** Дата **1914**

11. Военное образование:
 а) в старой армии **не имеет**
 б) в Красной Армии **не имеет**

12. Партийное образование: **не имеет**

13. Присвоено военное звание **Воен. бр-д 3-я разряда**

Г о д	Пр. НКО
19 91	№ 163/2
19 _____	№ _____
19 _____	№ _____
19 _____	№ _____
19 _____	№ _____

14. Бытность в походах (где и против кого) Дата
в Персии против армии генерала Баратова с **21-1917 г.** по **28-1918 г.**

15. Ранения или контузии
Ранен в голову в Персии **21-1917 г.**

16. Почетно-революционные награды
Не имеет

17. Состояние здоровья
Недомогает из-за Яснинской роты военкомата прикомандирован к военной службе в мирное время и ограниченно годного в военное с **28/11-1940 г.**

01641836

Другим источником сведений о количестве пассажиров «Армении» является рапорт оперуполномоченного транспортного отдела НКВД Крыма (ОТО НКВД Крыма) сержанта госбезопасности Питомца от 13 ноября 1941 г.:

«Особому отделу Черноморского флота

Рапорт

Мне, оперуполномоченному транспортного отдела НКВД Крыма Питомец известно как обслуживающему последнее время порт Ялта, что 7/XI-1941 было погружено на теплоход “Армения” людского состава из Севастополя — раненных 700 ч. из Ялты — раненных 1500–1700 ч. (примерно). Эвакуированных партийно-советского актива из Симферополя, Алушты и Ялты примерно 2000 ч.».

Медико-санитарный отдел ЧФ давал следующие цифры о раненых и военнослужащих различных госпиталей и медучреждений, попавших на теплоход 7 ноября.

«Всего на теплоходе “Армения” находилось:

Раненных бойцов — до 1500 человек;

Сотрудников Ялтинского ВМГ — 30 человек;

Сотрудников Севморгоспиталя 1-го разряда — 150 человек;

Сотрудников Севморгоспиталя 2-го разряда — 50 человек;

Сотрудников двух базовых лазаретов Главной военно-морской базы — 50 человек;

Сотрудников Санитарно-эпидемической лаборатории ЧФ — 12 человек;

Медсостав Тендровского боевого участка — 5 человек;

Сотрудников 5-го медико-санитарного отряда — 60 человек;

Сотрудников Госпиталя приморской армии — 50 человек;

Сотрудников Медико-санитарного отдела — 6 человек».

Полковник медицинской службы А. И. Власов упоминает о 5500 пассажирах на борту «Армении», когда она отошла от стенки в Ялте 7 ноября; в материалах следственного дела фигурирует цифра в 5000 человек¹.

Версии о спасении пассажиров с тонувшего теплохода

Результаты подводного осмотра судна в ходе экспедиции Министерства обороны РФ и ЦПИ РГО позволяют утверждать, что капитан «Армении» и команда все-таки успели начать спасательную операцию и спустить шлюпки на воду. Это подтверждает

предположение о том, что теплоход не мог затонуть в течение 4–5 минут. Однако судьба выживших и спасенных пассажиров остается неизвестной. В числе погибших находились капитан «Армении» Владимир Яковлевич Плаушевский и 96 человек экипажа. В 21 час 7 ноября в оперсводке ОВРа коротко записали: *«Поиск т/х “Армения” не производить»*¹.

Упомянувшийся полковник медицинской службы А. И. Власов особо отметил: *«В 12 милях от Ялты, при неполной облачности, “Армения” была торпедирована немецким самолетом. Торпеда попала в среднюю часть транспорта, и примерно через 20 минут “Армения” затонула (по словам подобранный катером младшего командира Бочарова из 5-го Медико-санитарного отряда Черноморского флота). Из 5500 человек катер подобрал на воде 2 человек, остальные утонули. Уже после взятия Севастополя нашими войсками в 1944 году было выявлено, что спасено всего 7 человек»*².

В воспоминаниях жителей Ялты³ о гибели «Армении» упоминается, что ялтинцы узнали о том событии вечером 7 ноября. Однако если предположить, что момент затопления судна нельзя было увидеть без оптических приборов, а советская армия уже ушла из города, то, скорее всего, о судьбе теплохода могли рассказать только спасшиеся. В тот же день, 7 ноября и позже в районе Ялты проходили другие корабли, которые могли подобрать выживших со шлюпок. Но таких фактов в архивах не найдено.

¹ ЦВМА. Ф. 2089. Оп. 91. Д. 11. Л. 34.

² Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 69758. Д. 1. Медико-санитарное обеспечение Севастополя в Великой Отечественной войне. Монография А. И. Власова. Л. 128–129.

³ Теплоход «Армения». Вспомнить всех. Портал ЦПИ РГО. 2021. <https://teplhodarmenia.ru/>

¹ Архив военно-медицинских документов. Ф. 5695. Оп. 69758. Д. 1. Медико-санитарное обеспечение Севастополя в Великой Отечественной войне. 1945 год. Монография А. И. Власова. Л. 126–129. Архив УКГБ Крымской области. Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. Л. 1.

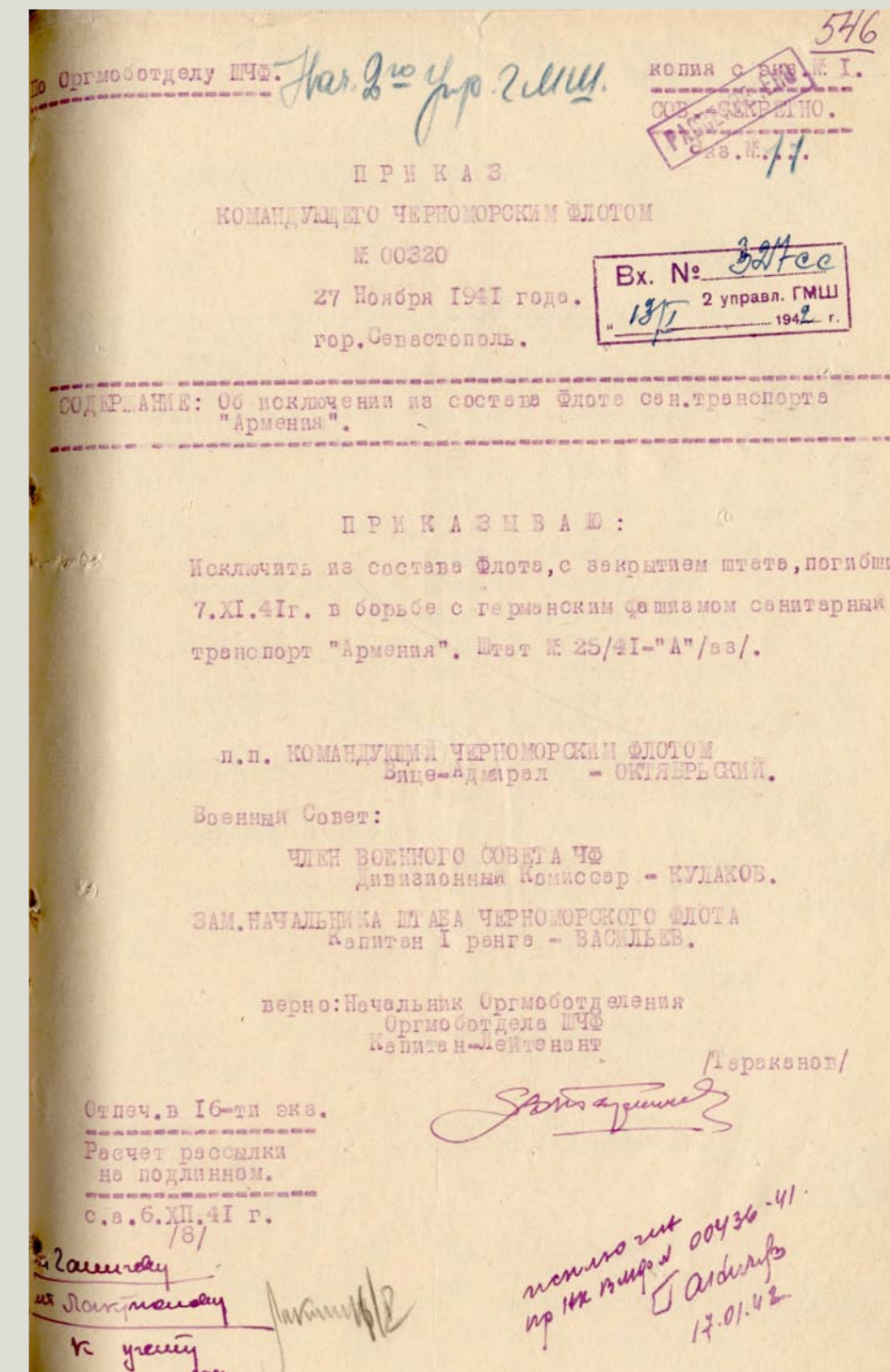
ГЛАВА 5 ПОСТСКРИПТУМ К ТРАГЕДИИ

Гибель «Армении» нанесла серьезный удар по военно-морской медицине. На теплоходе погибли профессора и большая часть хирургов Черноморского флота, опытных специалистов и в военной хирургии. Утонули результаты научных исследований и текущая отчетность, восстановить которую было невозможно. Пропала техника и медикаменты. Хирургическую военно-медицинскую работу в регионе пришлось организовывать практически с нуля.

Спустя четыре дня после гибели «Армении» 12 ноября 1941 г. капитан 1-го ранга И. А. Бурмистров приступил к исполнению обязанностей старшего морского начальника города Геленджик. Его дальнейшая биография складывалась следующим образом, 3 апреля 1942 г. он стал слушателем (в его учетно-послужной карточке отмечено — условно) Военно-морской академии им. К. Е. Ворошилова в Ленинграде, а 4 июля зачислен слушателем командного факультета той же академии, после окончания которой 5 марта 1945 г. получил назначение командиром дивизиона строящихся и капитально ремонтирующихся подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. С 9 марта 1946 г. Бурмистров находился в распоряжении командующего Северо-Балтийского флота, а 26 июля того же года стал старшим преподавателем кафедры тактики флота ВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе. В октябре 1947 г. Бурмистров состоял старшим преподавателем кафедры тактики флота в Тихоокеанском высшем военно-морском училище, где пробыл всего два месяца, и 9 января 1948 г. вновь занял должность старшего преподавателя кафедры тактики флота ВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе. Таков послужной список офицера — одного из главных свидетелей гибели теплохода «Армения». 10 мая 1950 г. И. А. Бурмистров был уволен в отставку по болезни. Умер 28 августа 1962 г. на Ставрополье.

Председатель Совнаркома Крыма товарищ М. Ибраимов, руководивший погрузкой на «Армению» в Ялте, во исполнение постановления Совнаркома Крыма «Об оказании помощи

Приказ об исключении
из состава Черноморского
флота теплохода
«Армения», 06.12.1941.
Из фондов ЦВМА



11

2	3	4	5
ШАПОВАЛОВ Фока Иванович.....	Воен- фельдшер	Ф-р 2 б-на 2 пере- кобского полка.	Пропал без вести 3.7.42
ШУСТОВ Александр Петрович....	Воен врач 3 ранга	Врач Управления 3 зе- нитного артдива 61	- " -
ШТРИЛЬМАХ Иван Сергеевич.....	Воен врач 3 ранга	Прикомандир. врач 7 Б.М.П.	- " -
ШАРГОРОДСКИЙ Петр Сильвестрович....	Воен врач 3 ранга	Прик. врач 3 морпол- ка.	- " -
ЮРОВСКИЙ Исаак Наумович.....	Ст. воен- фельдшер	Врач 2 дивизиона Зап. артполка БО ГВМБ.	- " -
ЮРКОВА Екатерина Федоровна...	Воен- фельдшер	Прик. ф-р ЧФВ.	- " -
ЛЕНКУЛО Константин Емельянович	Воен- фельдшер	Ф-р 1 б-на 8 БМП	- " -
ЛРЕМЧУК Василий Николаевич....	Воен- фельдшер	Прик. ф-р 381 стрел- коного полка.	- " -

С П И С О К
медсостава СОР"а погибшего на с/т "АРМЕНИЯ", 7.11.1942 г.

Фамилия, имя и отчество	Воинское звание	Занимаемая должн. и часть
ГАПОВ Федор Максимович.....	Интендант 2 ранга	Н-к отдела мат.обеспечения Сев.мор.Госпиталя.
АБУГОВ Пейсах Семенович.....	Военврач 3 ранга	Нач.Мед.Сев.Мор.Госпиталя
АДИТА Георгий Иванович.....	Военврач 3 ранга	Ординатор Сев.Мор.Госпиталя
АНДРЕЕВ Вячеслав Георгиевич...	Военврач 3 ранга	Ординатор Сев.Мор.Госпиталя
АХУНОВ Давуд Агасоло-Оглы....	Военврач 3 ранга	Врач-терапевт Сев.Мор.Госпиталя
АХАЮБА Шофига Кизы.....	Военврач 3 ранга	Врач-стоматолог Сев.Мор.Госпи- таля.
АЗИЗОВ Мамед Мамедович.....	-	Нач.Аптеки Сев.Мор.Госпиталя
АЛЫПЕРОВ Муса Джафар.....	Т/Интенд. 2 ранга	Нач. аптеки Баз.Лазарета Южн. стороны.
АЛИШЕВА Амина Салах-Кизы.Сал..	Ст. воен- фельдшер	Зуб.врач базового лазарета Южной стороны.
АНДРОШЕНКО Барвара Кирилловна....	Воен- фельдшер	Ст.операционная сестра базового лазарета Южной стороны.
БЕЛОУСЕНКО Андрей Михайлович.....	Т/Инт. 2 ранга	Нач.Адм.Хоз.части Сев.Мор. Госпиталя.
БРУСИН Иосиф Ефремович.....	Военврач 2 ранга	Нач.Мед.Сев.Мор.Госпиталя 1 р.
БАХАРЕВИЧ Григорий Владимирович..	Военврач 2 ранга	Ст.орднатор Сев.Мор.Госпиталя 1 разряда.

/"/"/"/"/

Из списка погибшего состава
теплохода «Армения».
Из фондов ЦВМА

эвакогоспиталю организациями города Керчи» от 31 марта 1942 г. был направлен на соответствующую работу в Керчь. В постановлении говорилось: «Решение всех вопросов по оказанию помощи госпиталям централизовать в комиссии при Совнарком в составе тт. Ибраимова, Городосевича, Гавриленко»¹. Как и капитан 1-го ранга И. А. Бурмистров, М. Ибраимов не находился на «Армении» в тот роковой день и избежал гибели.

Командир звена истребителей И-153 Нева-3 старший лейтенант М. С. Феоктистов наказания за невыполнение боевого задания не понес, а продолжил воевать, имел награды: два ордена боевого Красного Знамени и Орден Отечественной войны I степени. Войну закончил в звании капитана.

Об «Армении» нет упоминаний в итоговом докладе народного комиссара морского флота П. Шершова и начальника Политуправления Наркомморфлота Л. Белыхова И. В. Сталину о потерях на Черноморском театре военных действий за 1941 год. В документе, датированном 15 апреля 1942 г., названы цифры ощутимых потерь судового состава флота и причины, тому способствовавшие, но докладчики ни словом не обмолвились о потере санитарного транспорта «Армения» с тысячами человек на борту.

Изучения архивных материалов семи федеральных, региональных и ведомственных архивов России оказалось недостаточным для того, чтобы ответить на все вопросы и полностью восстановить картину случившегося. Многие стали понятнее после получения результатов подводного исследования затонувшего теплохода.

«Сов. секретно»

Председателю Государственного комитета обороны товарищу Сталину И. В.

Морской транспортный флот понес за время войны огромные потери, особенно на Балтийском и Черном морях. Погибло по всем бассейнам 107 судов общей грузоподъемностью около 250 тысяч тонн. В результате этих потерь транспортный флот Черноморско-Азовского бассейна состоит всего лишь из 48 судов грузоподъемностью 136 тысяч тонн вместо 73 судов грузоподъемностью около 843 тысячи тонны, которые работали в бассейне к началу войны после мобилизации.

Основной причиной гибели большей части судов является пренебрежение со стороны военно-морского командования к охране транспортного флота. Совершенно неудовлетворительно организована военно-лоцманская служба. Военные

¹ Крым в период Великой Отечественной войны. Симферополь, 1973. Документ № 40.

Перечень безвозвратных потерь судового состава без указания «Армении». Из фондов ЦАМО

П Е Р Е Ч Е Н Ъ

СУДОВ ГРАЖДАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА, ПОГИБШИХ ИЛИ ВЫШЕДШИХ ИЗ СТРОЯ В АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ БАССЕЙНЕ ЗА ПЕРИОД С 22/VI-41 по 20/IV-42 г.

"Секретно" РАССЕКРЕЧЕНО
Экз. № 1...

№	Наименование судна	Тип судна	Грузоподъемность	Причины гибели или повреждения	Время гибели или повреждения	Место гибели или повреждения	Гибель или выход из строя	Материальное состояние в момент гибели
1	2	3	4	5	6	7	8	9
в/ Судов погибшие или вышедшие из строя до начала Керченской операции.								
1	"БОЛЬШЕВИК"	Грузов.	3010	Бомбар. самолет. пр-ка	14/IX-41	Р-н и. Тарханкут	Погиб	600тн. металла
2	"ДЕСНА"	"	3760	Подор. на mine пр-ка	9/XI-41	" Новорос. порта	Погиб	300тн. продов. 80ч. пас.
3	"МИГ УЛ"	"	2940	Стихийное бедствие	28/XI-41	" порта Лоти	выв. из стр.	350тн. зерна и раз. гр. 50тн.
4	"К О Л А"	"	3694	Подор. на mine пр-ка	18/VI-41	Керчен. пролив	Погиб	без груза
5	"ЛЕНИНГРАД"	"	2144	Стихийное бедствие	7/XI-41	Р-н и. Джубга	выв. из стр.	56 тн. разн. груза
6	"О Р Б Л"	"	5800	Затоплен д/бвряжка	июль 41г	Порт Одесса	выв. из стр.	без груза
7	"УРАЛ-ЛЕС"	"	2679	Бомбар. самолет. пр-ка	30/X-41г.	Р-н Евпатории	Погиб	без груза
8	"БРЕНСК"	"	4000	" " "	23/VI-41	В 15ч. от Одессы	Погиб	без груза
9	"ХАРЬКОВ"	"	7860	Затоп. при эвакуации.	Авг. 1941г.	р-н П. Николаев	выв. из стр.	6000тн. зерна
10	"ДАВЫДОВИЧ-ПОДОЛ."	"	6090	Торпед. самолет. пр-ка	29/VI-41	Р-н Эльчин-кая	Погиб	без груза
11	"НСКОВ"	"	4560	Затоп. д/бвряжка	июль 41г.	Порт Одесса	выв. из стр.	без груза.
12	"ГОРЬКИ"	"	1208	Бомбар. самолет. пр-ка	28/XI-41	Керчен. пролив	выв. из стр.	без груза
13	"ОСИПЕНКО"	"	4269	" " "	Авг. 41г.	Днепроуг. ямнен	выв. из стр.	2500 тн. зерна, пас. 1000ч.
14	"ВОЛГО-ДОН"	"	1000	Подор. при эвакуации	Окт. 41г.	Порт Мариуполь	выв. из стр.	без груза
15	"ВЕЛОСИЯ"	"	422	" " "	Окт. 41г.	Порт Таганрог	выв. из стр.	без груза
16	"РОТ-ФРОНТ"	"	949	Бомбар. самолет. пр-ка	4/XI-41	Р-н Тихийск. бух.	Погиб	900тн. зерна и 300ч. пас.
17	"АВАНЕСОВ"	танкер	9980	Торпед. подвод. пр-ка	12/XII-41	Средиземное море	Погиб	Сведений нет.
18	"СОВ. НЕВЪТЪ"	"	12350	Торпед. самолет. пр-ка	23/X-41	Р-н Феодос. залив	выв. из стр.	Тракторы ЧТЗ 15шт.
19	"АРМЯБЪ"	"	10481	Подор. на mine пр-ка	11/XI-41	Р-н Севастополя	выв. из стр.	Сведений нет
20	"АДМАРИ"	Пассаж.	1544	Бомбар. самолет. пр-ка	23/VI-41	Р-н с. Дофиновка	выв. из стр.	300 тн. обмундированья
21	"ГРУЗИЯ"	"	2297	" " "	15/VI-41	Порт Одесса	выв. из стр.	без груза
22	"АРМИ"	"	2297	Подор. на mine пр-ка	20/IX-41	Чемесск. Я залив	выв. из стр.	50 тонн Б/П.
23	"КОВОРОССИЯ"	"	1143	Бомбар. самолет. пр-ка	12/VI-41	Р-н с. Ольчезка	выв. из стр.	без груза
24	"ЧИКРИН"	"	1514	Затоп. при эвакуации	сен. 41г.	Порт Одесса	" " "	без груза
25	"ЛЕНИН"	"	450	Подор. на mine пр-ка	27/VI-41	р-н и. Сарич	Погиб	450тн. цвет. мет. и 1500пас
26	"БЕРДЯНСЪ"	"	70	Подор. при эвакуации	Окт. 41г.	порт Таганрог	выв. из стр.	без груза
27	"Ледокол "5"	Ледокол	1260НР	Подор. на mine пр-ка	Авг. 41г.	р-н ост. Первомайск.	Погиб	без груза
28	"СОЛОМОНА"	"	1800НР	От арт. огня пр-ка	8/XI-41	р-н п. Мариуполь	Погиб	50 чел. пассажиров.
29	"КАКАРО"	"	6280НР	По неизвестн. причине	Авг. 41г.	на пути Туапсе-Севас.	Погиб	без груза
30	"ТАЛФУН"	бухгар	1100НР	Бомбар. самолет. пр-ка	сен. 41г.	р-н Тендр. залив	выв. из стр.	без груза
31	"ЧЕРНО-МОР"	"	1100НР	Подор. на mine пр-ка	Авг. 41г.	р-н Новороссийска	выв. из стр.	без груза

в/ Судов погибшие или вышедшие из строя до начала Керченской операции.

Перечень безвозвратных потерь судового состава без указания «Армении». Из фондов ЦАМО

32	"КВЕНА"	Грузов.	3507	Подор. на mine пр-ка	15/IV-42	у Садегого озера	выв. из стр.	310ч. л/судн. 161тн. продов. 7урава и разн. автомоб.
33	"АН-ТОРПС"	"	3613	Подор. на mine пр-ка	16/IV-42	р-н Феодос. залив	Погиб	388чел. 250 тн. ш и раз. шт. часть.
34	"ПОГНИ"	"	3118	Бомбар. самолет. пр-ка	4/1-42г.	порт Феодосия	выв. из стр.	744чел., 43тон., 103тн. р/гр
35	"САН-ЯНКИ"	"	3152	Бомбар. самолет. пр-ка	4/1-42г.	" Феодосия	выв. из стр.	60 тн. груза
36	"ДАВЫДОВИЧ"	"	6488	" " "	1/1-42г.	" Феодосия	" " "	без груза
37	"А. АСНОВАРИШВИЛИ"	"	3200	" " "	30/VI-41	" Феодосия	" " "	60 шт. лошадей
38	"АТИРАГИ"	"	950	" " "	10/1-42	" Феодосия	" " "	538тн. ш и промфурж
39	"АТАРКА"	"	295	" " "	14/1-42	" Керчь	Погиб	75 тн. груза
40	"САРТАЛОВИЧ"	"	949	" " "	9/1-42	" Феодосия	выв. из стр.	без груза
41	"С. И. А."	танкер	10423	" " "	29/1-42	" А-шурум	" " "	50тн. шт. части
42	"ИМА"	грузов.	344	" " "	27/XII-41	р-н и. Ахалкалак	" " "	50 тн. ш
43	"ДОБРОУС"	Грузов.	3856	по неизвестн. причине	21-25/IV 1942г.	на пути Новорос. Севастополь	Погиб	1875тн. продов. и ш и разн. груз. 3 автомоб.
44	"Д. ПРОХАНТ."	"	4750	Бомбар. самолет. пр-ка	9авр. 42г.	А-шурум	выв. из стр.	60тн. шт. части
45	"АПАИС"	"	3600	Линкор. на mine пр-ка	1/2-42	р-не Севастополя	Погиб	120чел. разного груза, 240 лошадей 400чел. л/с.
46	"СРТУ"	танкер	18500	Бомбар. самолет. пр-ка	10/3-42	Порт Севастополя	выв. из стр.	Горючее
47	"ДЕМИТРИЙ"	Грузов.	3800	Бомбар. самолет. пр-ка	23/3-42	" Севастополя	" " "	400тн. металлоиз
48	"БОГДАНОВ"	"	5910	Торпед. самолет. пр-ка	29/3-42	р-н Оверьяк	" " "	2500 чел. раненых
49	"С. АПАИС"	"	2690	Торпедар. самолет. пр-ка	23/3-42	60миль от Севастоп.	Погиб	2700чел., 230тн. разн. груза и боев.
50	"И. Д. Т. А."	танкер	850	Бомбар. самолет. пр-ка	26/3-42	порт Туапсе	Погиб	без груза
51	"АМ. ИЩИНС"	Грузов.	3478	Торпедар. самолет. пр-ка	1/3-42	Р-н и. стрия	выв. из стр.	525чел., 2000тн. разного груза и 12 автомобили
52	"А. И. ИОН"	"	840	Крейсер. самолет. пр-ка	28/3-42	Порт Новорос.	выв. из стр.	100 тонн руды
53	"ИТАРИШ"	танкер	6850	Торпед. самолет. пр-ка	2/1-42	р-н Банка Марии (Авданы)	выв. из стр.	3870 горючего
54	"ЛЕДКОЛ "7"	ледокол	1260НР	Подор. на mine пр-ка	20/IV-42	Керченский пролив	выв. из стр.	без груза

Л. К. Т. Е. В. А. Н. Т. *Богданов* /ШОЛТН/

Отг. 3 экз.
Зав. 1-1-14ч. ст. Ар. фр.
Зав. 2 1-0 в дело ВОСО

Приказ о назначении пенсий семьям погибшего состава теплохода «Армения», 14.01.1942. Из фондов ЦВМА

Всесоюзный комитет по назначению пенсий семьям погибших в Великой Отечественной войне

НАЧАЛЬНИКУ НАЧАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ КОМПЕТЕНЦИОННО-КАДРОВОГО ФЛОТА

НАЧАЛЬНИКУ СТАВРОПОЛЬСКО-КАВКАЗСКОГО УПРАВЛЕНИЯ КОМПЕТЕНЦИОННО-КАДРОВОГО ФЛОТА

При этом взыскать по приказу НКВД № 325-1941 г документы на предъяву о составе семьи «АРМИИ» 7-го ноября 1942 г. в связи с арестом или фактическим отсутствием мужа в связи с его службой в Черноморском флоте, для оформления и выдачи пенсий семьям погибших.

В отношении пенсий на погибших при гибели «Армения» и взыскании состава, будет при отделе проверено и учет их провести.

Делные дела и учетные карточки погибшего и пропавшего без вести иждивенца кадрового и запасного состава семьи только в Командное Управление Военно-морского флота.

ПРИКАЗЫ:

1. Выписка списков безвозвратных потерь по форме № 2 приказом НКВД № 325-1941 г. на 8 листов.
2. Получение отдела пенсий (приложение № 17 и выписку о семье) на 2 "
3. Выписка из приказа № 43 о списании иждивенцев на основании записки состава..... на .. "
4. Личные дела иждивенцев, 160/160 листов

Вместе на 10 листов

Зав. НАЧАЛЬНИК ВОСО ЧС
Зав. НАЧАЛЬНИК ВОСО ЧС
Зав. НАЧАЛЬНИК ВОСО ЧС

Зав. НАЧАЛЬНИК ВОСО ЧС
Зав. НАЧАЛЬНИК ВОСО ЧС

Из приказа о назначении пенсий семьям погибшего состава теплохода «Армения», 14.01.1942. Из фондов ЦВМА

№	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Дата смерти	Степень родства	Место рождения	Место жительства
1	КАРЛОВ Петр Александрович	1909 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
2	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Тернопольская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
3	ИГОРОВ Иван Иванович	1907 г.	1942 г.	д/н	Кировская обл. с. Г. Червоная	Судж. Укр.
4	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
5	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
6	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
7	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
8	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
9	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.
10	МАТОНА Николай Тимофеевич	1904 г.	1942 г.	д/н	Днепропетровская обл. с. Давыдовское	Судж. Укр.

лоцмана в подавляющем большинстве плохо подготовлены, по их вине на Черном и Азовском морях подорван ряд судов на минных полях (начальник Отдела коммуникаций Черного моря капитан 1-го ранга Васильев). Например, пароход "Ленин" на пути из Одессы в Мариуполь был заведен лоцманом на минное поле; вместе с пароходом погибло 1000 пассажиров. По аналогичной причине подорвался на минном поле теплоход "Крым" у Новороссийска. По вине военных лоцманов подорвался на минном поле пароход "Чапаев" 2 марта на подходе к Севастополю.

Военно-морское командование не выполняло своих обязанностей по охранению транспортных судов. Так были потоплены пароход "Полина Осипенко" на подходе к Одессе, пароход "Брянск" на пути из Севастополя в Одессу, пароход "Урал Лес" на Евпаторийском рейде, теплоход "Аджария" на большом Одесском рейде, ледокол "Макаров", вышедший из Туапсе (начальник военно-морской базы контр-адмирал Кулешов), пропавший без вести с командой в 180 человек.

Только после гибели в феврале — марте парохода "Фабрициус" и пропавшего без вести парохода "Коммунист", отправленных из Новороссийска (начальник военно-морской базы капитан 1-го ранга Холостяков), Наркомвоенморфлот обязал командование Черноморского флота не выпускать транспортные суда без охранения. Однако и теперь оно поставлено плохо, что подтверждается фактами гибели "Куйбышева" (грузоподъемность 6500 тонн) и торпедирования парохода "Ворошилов" (грузоподъемность 4530 тонн).

Огромный ущерб нанесен флоту при осуществлении крупных операций по эвакуации отдельных портов и районов в результате неправильных и, по существу, преступных действий военно-морского командования. Антигосударственная практика военно-морского командования в отношении транспортного морского флота приводит не только к гибели судов, но и к преступной его эксплуатации» (подчеркнуто в документе. — Прим. авт.)¹.

Отсутствует какая-либо информация о гибели «Армении» и в передовой газете Крыма военных лет «Красный Черноморец», где в рубрике «Из вечернего сообщения» за 7 и 8 ноября 1941 г. говорится: «За 7 и 8 ноября уничтожено 29 немецких самолетов. Наши потери — 1 самолет. Особенно ожесточенные бои происходили на Крымском участке фронта».

Из оперативного донесения.
Из фондов ЦВМА

2. -

На аэродроме Псков наблюдались большие пожары.

На полуострове ХАНКО — артперестрелка.

ЛАДОЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ

Авиагруппа ЛВФ в течение 05.11.41г. прикрывала рейд Новая Ладога, Гостинополье, Волков и движение кораблей в озере, произведено 78 самолетовылетов.

Данных о действиях кораблей ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ и о движении кораблей ОНЕЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ — не поступало.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

11.25 7.11.41 транспорт "Армения" шедший в охранении двух сторожевых катеров был атакован самолетом торпедоносцем противника. В результате попадания одной из двух вышедших торпед в 11час. 29 мин. транспорт затонул в 12 милях на юго-восток от ЯЛТЫ. Спасено 8 человек. Число жертв уточняется.

В течение дня 6.11.41г. ВВС флота действовали по войскам противника на Севастопольском участке фронта и по аэродрому Сарабуз. Произведено 77 самолетовылетов.

На аэродроме Сарабуз уничтожено 6 "МЕ-109", 3 "Д-38" и 7 самолетов повреждены.

В воздушном бою сбито 4 "МЕ-109", 1 "МЕ-126", 1 "ИЗЛ-24" и 1 "Д-38". Всего уничтожено 16 самолетов противника. Кроме того уничтожены 10 автомашин и одна зенитная батарея.

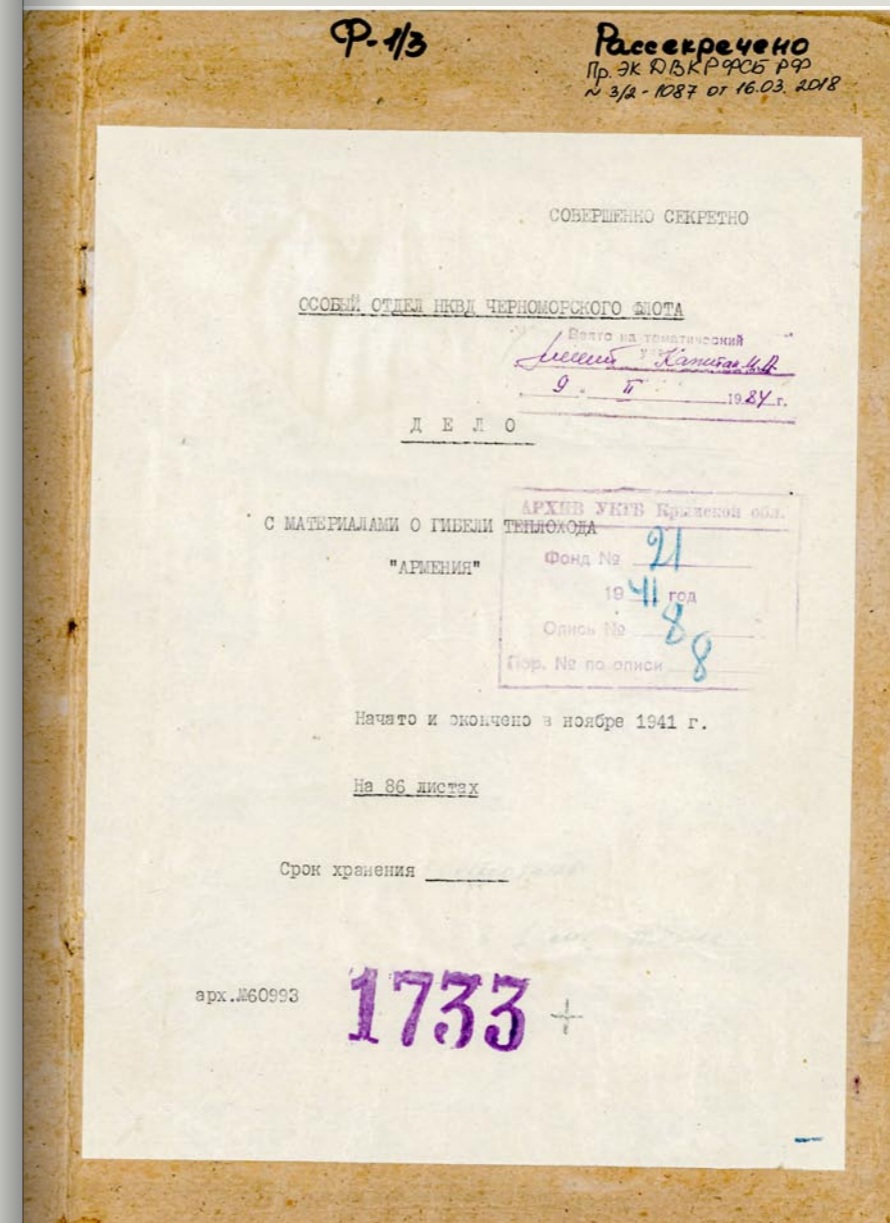
¹ РГАСПИ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 22. Л. 14-21.

ГЛАВА 6 РАССЛЕДОВАНИЕ ГИБЕЛИ ТЕПЛОХОДА «АРМЕНИЯ»

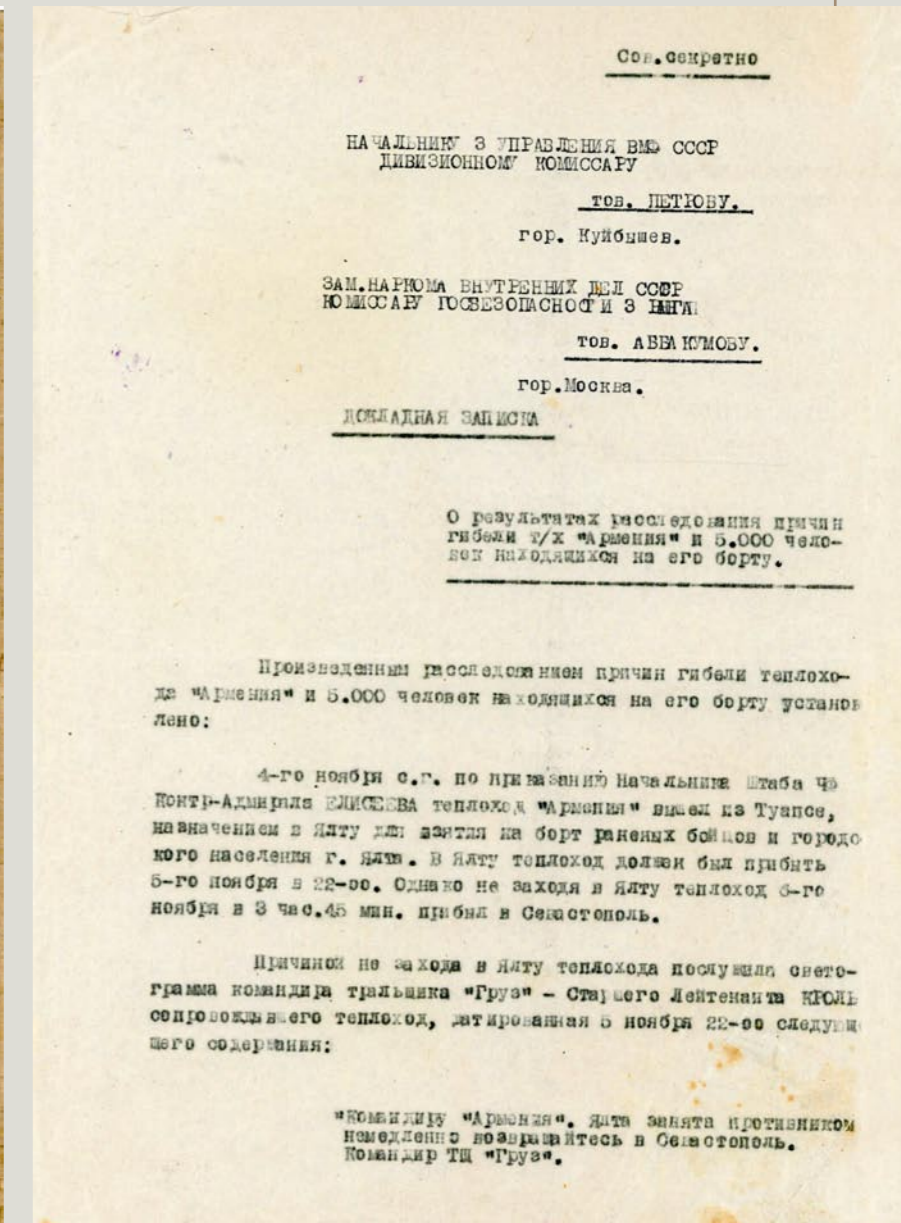
Хроника последних дней и минут жизни теплохода — санитарного транспорта «Армения» — прослежена по различным доступным архивным документам. В марте 2018 г. было рассекречено дело Особого отдела НКВД Черноморского флота, в котором хранятся материалы следствия и протоколы допросов главных свидетелей той трагедии¹. Уже на следующий день, 8 ноября 1941 г. секретарь Крымского обкома ВКП(б) В. Булатов вышел с ходатайством к начальнику ООЧФ Кудрявцеву с просьбой провести тщательное расследование обстоятельств гибели теплохода. Официально Особый отдел НКВД ЧФ начал расследование 10 ноября 1941 г., через двое суток после катастрофы. В ходе расследования обнаружилось явное расхождение в показаниях допрошенных лиц, в отданных ими приказах и распоряжениях, в датах и во времени.

В настоящем издании приводится полная копия данного дела, а также докладная записка на имя начальника 3-го управления ВМФ СССР дивизионного комиссара Петрова и заместителя наркома внутренних дел СССР В. С. Абакумова о результатах расследования причин гибели «Армении».

¹ Архив УКГБ Крымской области. Ф. 21. Оп. 8. Д. 8.



Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. 1733. Ч. 1 (1-33)-1



Ф. 21. Оп. 8. Д. 8. 1733. Ч. 1 (1-33)-2

2.-

Чем руководствовался командир ТЩ «Груз» КЮЛЬ, давая такую светотрагему, предположительным следствием пока не установлено, так как ТЩ «Груз» находится в Туансо.

Нами дано указание Начальнику 3 Отдела Туансионной ВМВ, допросить по этому вопросу командира и других лиц тральщика.

Согласно плану отдела обеспечения коммуникации Штаба ЧФ, теплоход «Армения» 6-го ноября в 19-00 должен был выйти в Яту с тем-же заданием, т.е. принять на борт раненых бойцов и городское население Яты, в общем количестве до 5.000 человек.

По этому вопросу командир теплохода получил следующее предписание:

«Командиру теплохода «Армения». Задача: выйти в Яту для приема раненых. После чего выйти в Туансо. Время выхода 19-00 6-го ноября. Время прибытия в Яту - 22-00 6-го ноября. Маршрут: Севастополь-Ята-Туансо. Особые указания: Выход из Яты не позднее 0,5-00 7-го ноября. В случае не выхода в 0,5-00 7 ноября выход в 19-00 7 ноября. Соблюдайте время выхода точно. Не подвергайте корабль опасности. ИВАНОВ (Нач. Отдела Обеспечения Коммуникации

Фактически теплоход «Армения» из Севастополя вышел не в 19 часов, а в 20 час. 10 мин. 6-го ноября. По объяснению Зам. Начальника Отдела Обеспечения Коммуникации Штаба ЧФ - Капитана 3-го ранга ИЛЬИЧЕВА, возможной причиной несвоевременного выхода «Армения» является то, что из этой же бухты в 19-00 6 ноября выводили буксиром теплоход «Грузия», но и при этом обстоятельстве, все возможности выхода из Севастополя «Армения» в 19-00 имелись. Однако оперативный дежурный Штаба ЧФ Капитан-Лейтенант ИВАНОВ не обеспечил своевременный выход.

3.-

В Яту теплоход «Армения» по показаниям брата. Начальник гарнизона гор. Севастополя Капитан 1-го ранга ВУРНИКОВ прибыл в 2-00 7-го ноября. По данным же записей журнала оперативного дежурного Штаба ЧФ, «Армения» в Яту прибыла в 1 ч. 15 м. 7-го ноября. В том и другом случае, при правильной организации погрузки, последняя могла быть закончена не позднее 0,5-00 7-го ноября с.г. В действительности же погрузка на теплоход закончена только в 9-00 7-го ноября.

Ответственными лицами за погрузку, по показаниям Капитана 1-го ранга ВУРНИКОВА были: старший войсковой начальник гор. Яты Комбриг ИСЕНЕВ, Начальник Санитарного Управления 51-й Армии Бриг. Врач (фамилия не установлена) и Капитан 1-го ранга ВУРНИКОВ. Общее руководство погрузкой взял на себя ВУРНИКОВ. Принимал участие в погрузке и Председатель Президиума Верховного Совета Красной АССР МЕМБАНЕН.

По показаниям оперативного дежурного Штаба ЧФ Капитана Лейтенанта ДВЯЧЕНКО, Капитан 1-го ранга ВУРНИКОВ около 5-ти час. 7 ноября по Яту по телефону сообщил, что обстановка на фронте в районе Яты не позволяет держать теплоход в течении дня 7-го ноября в Яте, что противник занял Кизилтап и движется на Яту, что отмечается движением противника и по просоленной дороге на Алунку.

В журнале оперативного дежурного, по данному вопросу об информации ВУРНИКОВА записано:

«Наши части отходят, противник обстреливает Яту из пулемета с гор».

В действительности же Ята не была занята противником 7 и 8 ноября.

Допрошенный по данному вопросу Капитан 1-го ранга ВУРНИКОВ показывает, что обстановку на фронте он не знал и подобной информации оперативному дежурному не давал.

4.-

Тем не менее, руководствуясь именно этой информацией об обстановке в районе Яты и, учитывая по летнюю погоду, Начальник Штаба ЧФ Кольтр-Адмирал тов. ЕЛИСЕЕВ, Капитану 1-го ранга ВУРНИКОВУ в 8 час. 50 мин. 7-го ноября дал через оперативного дежурного штаба по телефону следующее приращение:

1. Глав. ордера, не могущие уйти из Яты уныто жить.
2. Принять меры к быстрой погрузке раненых на теплоход.
3. Принять меры посадки городского актива. Погрузить на теплоход всего 5.000 человек.
4. Самой с гарнизоном и личным составом 45 м/и батальон прикрывать посадку, после чего личный состав гарнизона посадить на парусо-моторные шхуны и направиться в Севастополь. Самому составу на СКА и сопроводить теплоход. Теплоходу после погрузки людей, ввиду не летней погоды выйти в море и следовать по названному, согласно указанию данным командиром теплохода.
5. Пост связи оставить в Яте для связи с Севастополем до последнего момента. Обеспечить его шхуной для отхода по приказанию из Севастополя, в Севастополь.

Нач. Штаба Армии ЕЛИСЕЕВ согласен.
Нач. Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВ.

Спустя 40 минут после передачи данного приращения, в связи с тем, что погода стала несколько проясняться, Начальник Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВ дал приказание оперативному дежурному Штаба: «Выход «Армения» из Яты задержать до вечера». Но так как связи с Ятой в это время уже не было, выполнить это приказание не было возможности.

Для прикрытия теплохода «Армения» и усиления охраны, были высланы звено истребителей, два СКА и тральщик.

5.-

В связи с несвоевременным приказанием Начальника Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВА, о высылке тральщика для охраны теплохода, последний (тральщик «Груз») прибыл к месту встречи с «Армией» уже после того, когда теплоход затонул.

СКА №-051 (Командир-Лейтенант КУЛАШОВ), получив приказание сопроводить теплоход до 44° параллели, не выполнив точно этого приказание ушел от теплохода значительно раньше.

Таким образом в момент атаки самолетом противника, теплоход «Армения» охранялся только одним СКА и сверху прикрывался звеном истребителей.

По показаниям командира звена Старшего Лейтенанта ФЕОТКИТОВА, он получил задание от командира эскадрильи 32-го Авианолта 62-й бригады - прикрывать «Армения» с воздуха, держась ниже облаков. Это задание он в точности и выполнил. Самолет же противника находился выше облаков, почему звено ФЕОТКИТОВА и не могло своевременно его заметить.

На поставленный вопрос почему он ФЕОТКИТОВ, исходя из обстановки, сам не принял решения послать один из самолетов за облака, ответил, что имел приказание летать звеном и, что его летчики в облаках никогда не летали.

В результате же получилось, что из-за несвоевременного обнаружения нашей авиацией самолета противника, последнему безнаказанно удалось сбросить на теплоход, в носовую его часть две бомбы, от чего теплоход через несколько минут (в 10 час. 40 мин.) затонул.

Всего на теплоходе «Армения» находилось около 5.000 человек людей, в том числе:

6.-

Раненых бойцов.....	до 1.500 человек
Сотрудников Ялтинского ВМП.....	30 -"-
-"- Севморгоспиталя 1 разр.	150 -"-
-"- -"- 2 разр.	50 -"-
-"- двухбазовых лазаретов ГВМБ	50 -"-
-"- Сан.Эпид.Лаборатории ЧФ	12 -"-
Медсостав Тендровского Военного Участка	5 -"-
Сотрудников 5-го Мед.Сан.Отряда....	60 -"-
-"- Госпиталя Приморской Армии	50 -"-
Сотрудников Мед.Сан.Отдела.....	3 -"-
Городского населения Ялты, в том числе и партийный актив до.....	8.000 -"-

В В О Д И:

Гибель теплохода «Армения» и 5.000 человек находившихся на его борту была бы предотвращена при следующих обстоятельствах:

1. Если-бы Командир ТД «Груз» - Старший Лейтенант КРОЛЬ не дал бы Команду теплохода «Армения» безусловно вымышленную или чем не обоснованную светограмму 5 ноября в 23-00 о том, что Ялта якобы занята противником, теплоход бы своевременно и раньше на сутки прибыл в Ялту и 6 ноября с наступлением темноты вышел бы из Ялты по назначению.

2. Если бы теплоходу «Армения» 6 ноября оперативным дежурным Штаба ЧФ Капитан-Лейтенантом ИВАНОВИМ был обеспечен своевременный выход (в 18-00) из Севастополя, теплоход на 2 часа раньше мог-бы прибыть в Ялту и до 8-00 7 ноября выйти из Ялты.

3. Если-бы Капитан 1 ранга ВУРМИСТОВ точно узнал обстановку на фронте в районе Ялты и не передал бы оперативному дежурному по Штабу, по существу нанических и не соответствующих

7.-

действительности сведений об обстановке в районе Ялты, Начальником Штаба ЧФ Контр-Адмиралом ЕЛИСЕЕВИМ не было-бы принято решение о немедленном выходе (в 8-00 7 ноября) теплохода «Армения» из Ялты. ВУРМИСТОВ не обеспечил также погрузку раненых и населения города до 8-00 7 ноября с.г.

4. Если-бы оперативный дежурный Штаба ЧФ Капитан Лейтенант ДЯЧЕНКО, проверил информацию ВУРМИСТОВА об обстановке на фронте в районе Ялта, решение о выходе теплохода из Ялты в 8-00 7 ноября Начальником Штаба ЕЛИСЕЕВИМ принято не было бы. Теплоход «Армения» был бы задержан выходом до 19-00 7 ноября с.г.

5. Если-бы Начальник Штаба ЧФ Контр-Адмирал ЕЛИСЕЕВ, прежде чем дать разрешение на немедленный выход из Ялты теплоходу «Армения», приказал оперативному дежурному, или сам лично точно проверил обстановку на фронте в районе Ялты, а также своевременно обеспечил бы теплоход надежной охраной.

6. Если бы Командир звена Старший Лейтенант ФЕОКИСТОВ своевременно обнаружил самолет противника и вступил бы с ним в бой в воздухе и таким образом заставил бы уйти самолет противника от теплохода.

7. Виновен в гибели теплохода и Командир СГА М-051 Лейтенант КУЛАШОВ, не выполнивший приказа о сопровождении теплохода до 44° параллели.

На основании изложенного, мы поставили вопрос перед Членом Военного Совета ЧФ - Дивизионным Комиссаром тов. КУЛАШОВИМ

об ареста и предании суду:

1. Командира тральщика «Груз» - Старшего Лейтенанта КЮЛЬ.
2. Оперативного дежурного Штаба ЧФ - Капитан-Лейтенанта ИВАНОВА.

8.-

3. Оперативного дежурного Штаба ЧФ - Капитан-Лейтенанта ДЯЧЕНКО.
4. Командира СГА М-051 Лейтенанта КУЛАШОВА.

и о привлечении к ответственности:

1. Капитана 1-го ранга - Героя Советского Союза ВУРМИСТОВА
2. Начальника Штаба ЧФ - Контр-Адмирала ЕЛИСЕЕВА.
3. Командира звена 32 Авнаполца 32 Авнабригады Старшего Лейтенанта ФЕОКИСТОВА.

НАЧАЛЬНИК 3 ОТДЕЛА ЧФ
БРИГАДНЫЙ КОМИССАР

(КУДРИНЦЕВ)

НАЧ. 2 ОТД.-Я 3 ОТДЕЛА ЧФ
БАТАЛЬОННЫЙ КОМИССАР

(КУЗНЕЦОВ)

№ 14508

« 11 » ноября 1941 года
г. Севастополь.

Сов. секретно.

ТРЕТИЙ ОТДЕЛ ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

*Судить только по документам
не надо, не надо, не надо
в документе ошибки
не надо судить по документам*

ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

о причинах гибели теплохода «Армения» и находившихся

на его борту 5.000 человек.

Гор. Севастополь

1941 г.

-----000000-----

Сов. секретно.

КОМАНДУЮЩЕМУ ЧЕРНОМОРСКИМ ФЛОТОМ

ВИЦЕ - АДМИРАЛУ.То в. ОКТЯБРЬСЮ МУЗ д е с ь.ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

О причинах гибели теплохода "Армения" и находившихся на его борту 5.000 человек.

Произведенным расследованием о причинах гибели теплохода "Армения" и 5.000 человек находившихся на его борту - установлено, что 4 ноября с.г. теплоход "Армения" по приказанию начальника штаба ЧФ контр - адмирала ЕЛИСЕЕВА, вышел в Туапсе с назначением в Ялту, для взятия на борт раненных бойцов и городского населения города Ялта. В Ялту теплоход "Армения" должен был прибыть 5 ноября с.г. в 22⁰⁰. Однако не заходя в Ялту, теплоход 6 ноября с.г. в 3 ч. 45 м. прибыл в Севастополь.

2.-

Причиной незахода в Ялту теплохода послужила светограмма командира ТЩ "Груз" - старшего лейтенанта КРОЛЬ, сопровождавшего теплоход, датированная 5 ноября с.г. 23²² следующего содержания:

" Командиру " Армения". Ялта занята противником, немедленно возвращайтесь в Севастополь. Командир ТЩ "Груз".

Чем руководствовался командир ТЩ "Груз" - КРОЛЬ давая такую светограмму предварительным следствием пока не установлено, так как ТЩ "Груз" находится в Туапсе. Мною дано приказание начальнику 3 отдела Туапсинской ВМБ, допросить по этому вопросу командира ТЩ "Груз".

Согласно плана обеспечения коммуникации штаба ЧФ, теплоход " Армения " 6 ноября с.г. в 18²² должен был войти в Ялту с тем же заданием, т.е. принять на борт раненных бойцов и городское население Ялты в общем количестве до 5.000 человек.

По этому вопросу командир теплохода получил следующее предписание:

" Командиру теплохода " Армения". Задача: войти в Ялту для приемки раненных. После чего выйти в Туапсе. Время выхода 18²² 6 ноября. Время прибытия в Ялту - 22⁰⁰ 6 ноября. Маршрут: Севастополь - Ялта - Туапсе. Особые указания: выход из Ялты не позднее 0.5⁰⁰ 7 ноября. В случае невыхода в 0.5⁰⁰ 7 ноября, выход в 18²² 7-го ноября. Соблюдайте время выхода точно. Не подвергайте корабль опасности. НЕСТЕРОВ. / Начальник отдела обеспечения коммуникации/.

Фактически теплоход "Армения" из Севастополя вышел не в 18 часов, а в 20 ч.10 м. 6-го ноября. По

3.-

объявлению зам.начальника отдела обеспечения коммуникации штаба ЧФ капитана 3 ранга - ИЛЬИЧЕВА, возможной причиной несвоевременного выхода " Армения" является то, что из этой же бухты в 18²² 6 ноября выводили буксиром теплоход " Грузия". Но и при этом обстоятельстве все возможности выхода из Севастополя " Армения" в 18²² - имелись. Однако оперативный дежурный штаба Черноморского флота капитан- лейтенант ИВАНОВ не обеспечил своевременный выход.

В Ялту теплоход "Армения", по приказанию бывшего начальника гарнизона гор. Феодосия капитана 1 ранга - БУРМИСТРОВА прибыл в 22⁰⁰ 7 ноября. По данным же записей журнала оперативного дежурного штаба ЧФ, " Армения" в Ялту прибыла в 14¹⁵ 17 ноября. В том и другом случае при правильной организации погрузки, последняя могла быть закончена не позднее 0.5²² 7-го ноября.

В действительности же погрузка на теплоход закончена только в 8²² 7-го ноября с.г.

Ответственными лицами за погрузку, по приказанию капитана 1 ранга - БУРМИСТРОВА были: старший войсковой начальник гор. Ялты комбриг - КИСЕЛЕВ, начальник санитарного управления 51-й армии бригадный врач / фамилия не установлена/ и капитан 1 ранга - БУРМИСТРОВ. Общее руководство погрузкой взял на себя БУРМИСТРОВ. Принимал участие в погрузке и председатель Президиума Верховного Совета Крымской АССР - МЕМВАРИЕВ.

4.-

По приказанию оперативного дежурного штаба ЧФ капитана - лейтенанта ДЬЯЧЕНКО, капитан 1 ранга - БУРМИСТРОВ около 5-ти часов 7-го ноября из Ялты по телефону сообщил, что обстановка на фронте в районе Ялты не позволяет держать теплоход в течение дня 7 ноября в Ялте, что противник занял Кизийтан и движется в Ялту, что отмечается движением противника и по проселочной дороге на Алушку.

В журнале оперативного дежурного по данному вопросу об информации БУРМИСТРОВА записано:

" Наши части отходят, противник обстреливает Ялту из пулемета с гор".

В действительности же Ялта не была занята противником 7 и 8 ноября с.г.

Допрошенный по данному вопросу капитан 1-го ранга БУРМИСТРОВ показывает, что обстановку на фронте он не знал и подобной информации оперативному дежурному не давал. Тем не менее, руководствуясь именно этой информацией об обстановке в районе Ялта, и, учитывая неблагоприятную погоду, начальник штаба контр-адмирал - ЕЛИСЕЕВ капитану 1 ранга БУРМИСТРОВУ в 6⁵⁰ м. 7-го ноября дал через оперативного дежурного штаба по телефону следующее приказание:

- 1.- Плавсредства, неспособные уйти из Ялты - уничтожить;
- 2.- Принять меры к быстрой погрузке раненных на теплоход;
- 3.- Принять меры посадки городского актива. Погрузить на теплоход всего 5.000 человек;
- 4.- Самому с гарнизоном и личным составом 45 м/м батареи прикрывать посадку, после чего личный состав гарнизона посадить на парусомоторные шхуны и направить в Севастополь. Самому сесть на СКА и сопровождать теплоход.

5.-

Теплоходу после погрузки людей, ввиду не летной погоды выйти в море и следовать по назначению, согласно указаний, данных командиру теплохода.

5.- Пост связи оставить в Ялте для связи с Севастополем до последнего момента, обеспечить его шхуной для отхода по приказанию из Севастополя, в Севастополь. Нач. штаба Армии - ШИШВИН. Согласен: нач. штаба ЧФ - ЕЛИСЕЕВ.

Спустя 40 минут после передачи данного приказа - ния в связи с тем, что погода стала несколько проясняться, начальник штаба ЧФ - ЕЛИСЕЕВ, дал приказание оперативному дежурному штаба: "Выход "Армении" из Ялты задержать до вечера". Но так как связи с Ялтой к этому времени уже не было, выполнить это приказание не было возможности.

Для прикрытия теплохода "Армения" и усиления охраны были посланы - звено истребителей, два СКА и тральщик.

В связи с непосредственным приказанием начальника штаба ЧФ - ЕЛИСЕЕВА - о высылке тральщика для охраны теплохода, последний / ТЦ-"Груз"/ прибыл к месту встречи с "Арменией" уже после того, когда теплоход затонул. СКА №-051 / командир лейтенант - КУЛАШЕВ/, получив приказание сопровождать теплоход по 44° параллели, не выполнив точно этого приказа ушел от теплохода значительно раньше.

Таким образом в момент атаки самолетом противника, теплоход "Армения" охранялся только одним СКА и сверху прикрывался звеном истребителей.

По показаниям командира звена старшего лейтенанта - ФЕОКТИСТОВА, он получил задание от командира эскадрильи 82-го авиаполка, 62-й бригады - прикры-

6.-

вать "Армению" с воздуха, держать ниже облаков. Это задание он в точности и выполнял. Самолет же противника находился выше облаков, почему звено ФЕОКТИСТОВА и не могло его своевременно заметить.

На поставленный вопрос - почему он ФЕОКТИСТОВ, исходя из обстановки, сам не принял решения послать один из самолетов за облака? Ответил, что имел приказание летать звеном и, что его летчики в облаках никогда не летали.

В результате же получилось, что из-за несвоевременного обнаружения нашей авиацией самолета противника, последнему безнаказанно удалось сбросить на теплоход - в носовую его часть две бомбы, от чего теплоход через несколько минут / в 10 ч.40 мин./ затонул.

Всего на теплоходе "Армения" находилось около 5.000 человек людей, в том числе:

- раненных бойцов - 1.500 чел.
- сотрудников ялтинского ВМГ ... - 30 -"
- " - севморгоспиталя 1 разряда - 150 -"
- " - " " 2 " - " - 50 -"
- " - двух базовых лазаретов ГВМБ - 50 -"
- " - санэпид: лаборатории ЧФ - 12 -"
- медсостав Тендровского боевого уч. - 5 -"
- Сотрудников 5 медсанотряда. . . - 60 -"
- " - госпиталя Приморской Армии - 50 -"
- " - мед.сан.отдела..... - 6 -"
- и городского населения Ялты, в том числе и партийный актив до - 3000 -"

не верно, а в торпеду убили.

7.-

ВЫВОДЫ

Гибель теплохода "Армения" и 5.000 человек находившихся на его борту была бы предотвращена при следующих обстоятельствах:

1.- Если бы командир ТЦ "Груз" - старший лейтенант - КРОЛЬ не дал бы командиру теплохода "Армения", безусловно, вымышленную, ничем не обоснованную светограмму 5-го ноября в 23⁰⁰ о том, что Ялта якобы занята противником, теплоход бы своевременно и раньше на сутки прибыл в Ялту и 6-го ноября с наступлением темноты вышел бы из Ялты по назначению.

2.- Если бы теплоходу "Армения" 6-го ноября оперативным дежурным штаба ЧФ капитан-лейтенантом - ИВАНОВЫМ был обеспечен своевременный выход / в 18⁰⁰ / из Севастополя, теплоход на два часа раньше мог бы прибыть в Ялту и до 5⁰⁰ 7-го ноября выйти из Ялты.

3.- Если бы капитан 1 ранга БУРИСТРОВ точно узнал обстановку на фронте в районе Ялта и не передал бы оперативному дежурному по штабу, по существу - панических и не соответствующих действительности сведений об обстановке в районе Ялты, начальником штаба ЧФ контр-адмиралом ЕЛИСЕЕВЫМ не было бы принято решение о немедленном выходе / в 8⁰⁰ 7-го ноября / теплохода "Армения" из Ялты.

БУРИСТРОВ не обеспечил также погрузку раненных и населения города до 5⁰⁰ 7-го ноября с.г.

8.-

это необходимо?

4.- Если бы оперативный дежурный штаба ЧФ капитан-лейтенант ДЬМЧЕНКО, проверил информацию БУРИСТРОВА об обстановке на фронте в районе Ялта, - решение о выходе теплохода из Ялты в 8⁰⁰ 7-го ноября начальником штаба - ЕЛИСЕЕВЫМ принято не было бы. Теплоход "Армения" был бы задержан выходом до 19⁰⁰ 7-го ноября с.г.

5.- Если бы начальник штаба ЧФ контр-адмирал ЕЛИСЕЕВ, прежде чем дать разрешение на немедленный выход из Ялты теплоходу "Армения", - приказал оперативному дежурному или сам лично точно проверил обстановку на фронте в районе Ялта, а также своевременно обеспечил бы теплоход надежной охраной.

6.- Если бы командир звена старший лейтенант ФЕОКТИСТОВ своевременно обнаружил самолет противника и вступил бы с ним в бой в воздухе и таким образом заставил бы уйти самолет противника от теплохода.

7.- Виновен в гибели теплохода и командир СКА №-051 лейтенант - КУЛАШЕВ, невыполнивший приказания о сопровождении теплохода до 44° параллели.

На основании изложенного мы считаем необходимым арестовать и предать суду:

а/ командира тральщика "Груз" старшего лейтенанта - КРОЛЬ;

б/ оперативного дежурного штаба Черноморского флота капитана - лейтенанта - ИВАНОВА;

в/ оперативного дежурного штаба Черноморского флота капитан-лейтенанта ДЬМЧЕНКО;

г/ командира СКА №-051 лейтенанта - КУЛАШОВА;

Нужно, не сомневаясь.

9.-

Привлечь к ответственности :
 а/ капитана 1 ранга - БУРМИСТРОВА;
 б/ начальника штаба Черноморского флота контр-адмирала - ЕЛИСЕЕВА;
 в/ командира звена 32 авиаполка, 62 бригады старшего лейтенанта - ФЮКТИСТОВА.

Начальник 3 ОТДЕЛА ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА
 БРИГАДНЫЙ КОМИССАР /М. КУДРЯВЦЕВ/

" 11 " ноября 1941г.
 № 14302
 гор. Севастополь.

Секретно

ЧЛЕНЫ ВОЕННОГО СОВЕТА ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА
 Д И В И З И С Н О М У К О М И С С А Р У

тов. И. Д. ИГОЛЬ.

гор. Севастополь.

ДОМАШНЯЯ ЗАПИСКА

Произведенным расследованием о причинах гибели теплохода «Армения» и 5000 человек находившихся на его борту установлено, что теплоход «Армения» до 4-го ноября с.г. находился в Туапсе. 4-го ноября с.г. по приказанию Начальника Штаба ЧФ Контр-Адмирала ЕЛИСЕЕВА, вышел из Туапсе с назначением в Ялту, для взятия на борт раненых бойцов и городского населения гор.Ялта. В Ялту теплоход «Армения» должен был прибыть 5 ноября в 22-00. Однако не заходя в Ялту теплоход 6 ноября с.г. в 3 ч.45 мин. прибыл в Севастополь.

Как установлено, причиной незахода в Ялту теплохода послужила светограмма командира ТЩ «Груз» - Старшего Лейтенанта ИГОЛЬ, сопровождавшего теплоход, датированная 5-м ноября с.г. 28-00 следующего содержания:

" Командиру «Армения». Ялта занята противником, немедленно возвращайтесь в Севастополь. Командир ТЩ «Груз».

Чем руководствовался командир ТЩ «Груз» ИГОЛЬ давая такую светограмму, предвзятельным следствием пока не установлено, так как ТЩ «Груз» находится в Туапсе.

2.-

Согласно плана обеспечения коммуникации Штаба ЧФ теплоход «Армения» 6 ноября в 18-00 должен был выйти в Ялту с тем-же заданием, т.е. принять на борт раненых бойцов и городское население Ялты в общем количестве до 5000 человек.

По этому вопросу командир теплохода получил следующее предписание:

"Командиру теплохода «Армения». Задача: выйти в Ялту для приема раненых. После чего выйти в Туапсе. Время выхода 18-00 6 ноября. Время прибытия в Ялту - 22.00 6 ноября. Маршрут: Севастополь-Ялта-Туапсе. Особые указания: выход из Ялты не позднее 0.5.00 7 ноября. В случае невыхода в 0.5-00 7 ноября, выход в 19.00 7-го ноября. Соблюдайте время выхода точно. Не подвергайте корабль опасности. НЕСТЕГОВ. (Нач. Отдела Обеспечения Коммуникации) "

Фактически теплоход «Армения» из Севастополя вышел не в 18 час., а в 20 ч.10 м. 6 ноября. По объяснению Зам.Нач.Отдела обеспечения коммуникации Штаба ЧФ Капитана 3-го ранга ИЛЬЧЕВА, возможной причиной несвоевременного выхода «Армения» является то, что из этой же бухты в 18.00 6 ноября выводили буксиром теплоход «Грузия». Однако и при этом обстоятельстве все возможности выхода из Севастополя «Армения» в 18.00 имелись.

В Ялту теплоход «Армения» по показаниям бывш. Начальника гарнизона гор.Феодосия Капитана 1-го ранга - БУРМИСТРОВА прибыл в 2.00 7 ноября. По данным же записей журнала оперативного дежурного штаба ЧФ, «Армения» в Ялту прибыла в 1 ч.15 м. 17 ноября. В том и другом случае при правильной организации погрузки, последняя могла быть закончена не позднее 0.5-00 7 ноября.

В действительности же погрузка на теплоход закончена только в 8.00 7-го ноября с.г.

3.-

Ответственными лицами за погрузку, по показаниям капитана 1-го ранга БУРМИСТРОВА были: старший войсковой начальник гор.Ялты Комбат КИСИЛЕВ, Начальник Санитарного Управления 51-й Армии Вфиг.врач (фамилия не установлена) и Капитан 1 ранга БУРМИСТРОВ. Общее руководство погрузкой взял на себя БУРМИСТРОВ. Принимал участие в погрузке и Председатель Президиума Верховного Совета Крымской АССР МЕЛВАНИЕВ.

По показаниям оперативного дежурного Штаба ЧФ Капитана Лейтенанта ДЬДЧЕНКО, Капитан 1 ранга БУРМИСТРОВ около 5-ти часов 7 ноября из Ялты по телефону сообщил, что обстановка на фронте в районе Ялты не позволяет держать теплоход в течении дня 7 ноября в Ялте, что противник занял Кизилташ и движется на Ялту, что отмечается движением противника и по проселочной дороге на АЛУДКУ.

В журнале оперативного дежурного по данному вопросу об информации БУРМИСТРОВА записано:

"Наши части отходят, противник обстреливает Ялту из пулемета с горы

В действительности же Ялта не была занята противником 7 и 8 ноября с.г.

Допрошенный по данному вопросу Капитан 1-го ранга БУРМИСТРОВ показывает, что обстановку на фронте он не знал и подобной информации оперативному дежурному не давал.

Тем не менее, руководствуясь именно этой информацией об обстановке в районе Ялта и, учитывая не летную погоду, Начальник Штаба - Контр-Адмирал ЕЛИСЕЕВ Капитану 1-го ранга БУРМИСТРОВУ в 8ч.50 м. 7-го ноября дал через оперативного дежурного Штаба по телефону следующее приказание:

4.-

1. Плав. средства, не могущие уйти из Ялты уничтожить.
2. Принять меры к быстрой погрузке раненных на теплоход.
3. Принять меры посадки городского актива. Погрузить на теплоход всего 5000 человек.
4. Самому с гарнизоном и личным составом 45 м/м батареи прикрывать посадку, после чего личный состав гарнизона посадить на парусо-моторные шхуны и направить в Севастополь. Самому сесть на СКА и сопровождать теплоход. Теплоходу после погрузки людей, ввиду не-летной погоды выйти в море и следовать по назначению, согласно указаниям командира теплохода.
5. Пост связи оставить в Ялте для связи с Севастополем до последнего момента, обеспечить его шхуной для отхода по приказанию из Севастополя, в Севастополь.

Нач. Штаба Армии ШИШЕНИН Согласно.
Нач. Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВ.

Спустя 40 минут после передачи данного приказа, в связи с тем, что погода стала несколько проясняться, Начальник Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВ, дал приказание оперативному дежурному Штаба: «Выход «Армения» из Ялты задержать до вечера». Но так как связи с Ялтой к этому времени уже не было, выполнить это приказание не было возможности.

Для прикрытия теплохода «Армения» и усиления охраны были посланы звено истребителей, два СКА и Тральщик.

В связи с несвоевременным приказанием Начальника Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВА, о внесении тральщика для охраны теплохода, последний (ТШ «Груз») прибыл к месту встречи с «Арменией» уже после того, когда теплоход затонул.

СКА №-051 (командир Лейтенант КУЛАШЕВ), получив приказание сопровождать теплоход по 44° параллели, не выполнив точно этого приказа ушел от теплохода значительно раньше.

5.-

Таким образом в момент атаки самолетом противника, теплоход «Армения» охранялся только одним СКА и сверху прикрывался звеном истребителей.

По показаниям командира звена Ст. Лейтенанта ФЕОКТИСТОВА, он получил задание от командира эскадрильи 32-го авиаполка 62-й бригады - прикрывать «Армения» с воздуха, держать ниже облаков. Это задание он в точности и выполнил. Самолет же противника находился выше облаков, почему звено ФЕОКТИСТОВА и не могло своевременно его заметить.

На поставленный вопрос почему он ФЕОКТИСТОВ, исходя из обстановки, сам не принял решения послать один из самолетов за облака, ответил, что имел приказание летать звеном и, что его летчики в облаках никогда не летали.

В результате же получилось, что из-за несвоевременного обнаружения нашей авиацией самолета противника, последнему безнаказанно удалось сбросить на теплоход, в носовую его часть две бомбы, от чего теплоход через несколько минут (в 10 ч. 40 мин.) затонул.

Всего на теплоходе «Армения» находилось около 5000 человек людей, в том числе:

Раненных бойцов.....	1500 чел.
Сотрудников Ялтинского ВМГ.....	30 "
" Севморгоспиталя 1-го разряда	150 "
" " " 2-го разряда	50 "
" двухбазовых лазаретов ГВМВ	50 "
" Санэпид. Лаборатории ЧФ	12 "
Медсостав Тендровского Боевого участка	5 "
Сотрудников 5-го Медсан.отряда.....	60 "
" Госпиталя Приморской Армии....	50 "
" Мед. Сан. Отдела.....	3 ч.

И городского населения Ялты, в том числе и партийный актив до..... 3000 человек

6.-

ВЫВОДЫ:

Гибель теплохода «Армения» и 5000 человек находящихся на его борту, была бы предотвращена при следующих обстоятельствах.:

1. Если бы Командир ТШ «Груз» - Старший Лейтенант КРОЛЬ не дал бы командиру теплохода «Армения» безусловно вымышленную, ни чем не обоснованную светогранию 5-го ноября в 23-00 о том, что Ялта якобы занята противником, теплоход бы своевременно и раньше на сутки прибыл в Ялту и 6-го ноября с наступлением темноты вышел бы из Ялты по назначению.

2. Если бы теплоходу «Армения» 6-го ноября оперативным дежурным Штаба ЧФ Капитан-Лейтенантом ИВАНОВЫМ был обеспечен своевременный выход (в 18-00) из Севастополя, теплоход на 2 часа раньше мог бы прибыть в Ялту и до 5-00 7-го ноября выйти из Ялты.

3. Если бы Капитан 1 ранга БУРМИСТРОВ точно узнал обстановку на фронте в районе Ялты и не передал бы оперативному дежурному по Штабу, по существу панических и не соответствующих действительности сведений об обстановке в районе Ялты, Начальником Штаба ЧФ Контр-Адмиралом ЕЛИСЕЕВЫМ не было бы принято решение о немедленном выходе (в 8-00 7-го ноября), теплохода «Армения» из Ялты. БУРМИСТРОВ не обеспечил также погрузку раненных и населения города до 5-00 7-го ноября.

4. Если бы оперативный дежурный Штаба ЧФ Капитан Лейтенант ДЯЧЕНКО, проверил информацию БУРМИСТРОВА об обстановке на фронте в районе Ялты, решение о выходе теплохода из Ялты в 8.00 7-го ноября Начальником Штаба ЕЛИСЕЕВЫМ принято не было бы. Теплоход «Армения» был бы задержан выходом до 10-00 7-го ноября с.г.

5. Если бы Начальник Штаба ЧФ Контр-Адмирал ЕЛИСЕЕВ, прежде чем дать разрешение на немедленный выход из Ялты

7.-

теплоходу «Армения», приказав оперативному дежурному или сам лично точно проверить обстановку на фронте в районе Ялты, а также своевременно обеспечил бы теплоход надежной охраной.

6. Если бы Командир звена Старший Лейтенант ФЕОКТИСТОВ своевременно обнаружил самолет противника и вступил бы с ним в бой в воздухе и таким образом заставил бы уйти самолет противника от теплохода.

7. Виновен в гибели теплохода и командир СКА №-051 Лейтенант КУЛАШЕВ, не выполнивший приказание о сопровождении теплохода до 44° параллели.

На основании изложенного, мы считаем необходимым арестовать и предать суду:

а) Командира тральщика «Груз» - Старшего Лейтенанта КРОЛЬ.

б) Оперативного дежурного Штаба Черноморского флота Капитан-Лейтенанта ИВАНОВА.

в) Оперативного дежурного Штаба Черноморского флота Капитан-Лейтенанта ДЯЧЕНКО.

г) Командира СКА №-051 - Лейтенанта КУЛАШЕВА.

Привлечь к ответственности:

а) Капитана 1-го ранга БУРМИСТРОВА.

б) Начальника Штаба Черноморского флота Контр-Адмирала ЕЛИСЕЕВА.

в) Командира звена 32-го авиаполка 62-й бригады Старшего Лейтенанта ФЕОКТИСТОВА.

№ 14302
" 11 " ноября 1941 г.
гор. Севастополь.
НАЧАЛЬНИК 3 ОТДЕЛА ЧФ БРИГАДНЫЙ КОМИССАР (КУЛИАШЕВ)
НАЧ. 2 ОТД-Я 3 ОТДЕЛА ЧФ БАТАЛЬОННЫЙ КОМИССАР (КУЗНЕЦОВ)

3.-

В журнале оперативного дежурного по данному вопросу об информации БУРМИСТРОВА записано:

" Наши части отходят, противник обстреливает Ялту из пулемета с гор".

В действительности же Ялта не была занята противником 7 и 8-го ноября.

Допрошенный по данному вопросу Капитан I-го ранга БУРМИСТРОВ показывает, что обстановку на фронте он не знал и подобной информации оперативному дежурному не давал.

Тем не менее, руководствуясь именно этой информацией об обстановке в районе Ялта и, учитывая не легкую погоду, Начальник Штаба Контр - Адмирал тов. ЕЛИСЕЕВ, капитану I-го ранга БУРМИСТРОВУ в 6-50 7-го ноября дал через оперативного дежурного Штаба по телефону следующее приказание:

1. Плав. средства, не могущие уйти из Ялты уничтожить.
2. Принять меры к быстрой погрузке раненых на теплоход.
3. Принять меры посадки городского актива. Погрузить на теплоход всего 5000 человек.
4. Самолу с гарнизоном и личным составом 45 ш/батареи прикрывать посадку, после чего личный состав гарнизона посадить на парусо-моторные шхуны и направить в Севастополь. Самолу сесть на СКА и сопровождать теплоход. Теплоходу после погрузки людей, в виду не легкой погоды выйти в море и следовать по назначению, согласно указаний данных командиру теплохода.
5. Пост связи оставить в Ялте для связи с Севастополем до последнего момента, обеспечить его шхуной для отхода по приказанию из Севастополя, в Севастополь.

Нач. Штаба Армии ШИШЕНИН Согласен.
Нач. Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВ.

Спустя 40 минут после передачи данного приказания, в связи с тем, что погода стала несколько проясняться, Начальник Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВ, дал приказание оперативному дежурному Штаба:

4.-

" Выход "АРМЕНИИ" из Ялты задержать до вечера

Но так как связи с ЯЛТОЙ к этому времени уже не было, выполнить это приказание не было возможности.

Для прикрытия теплохода "АРМЕНИЯ" и усиления охраны были посланы звено истребителей, два СКАм тральщик.

В связи с несвоевременным приказанием Начальника Штаба ЧФ ЕЛИСЕЕВА о высылке тральщика для охраны теплохода, последний /тральщик "ГРВЗ"/ прибыл к месту встречи с "АРМЕНИЕЙ" уже после того, когда теплоход затонул.

СКА №051 /командир - лейтенант КВЛАШЕВ /, получив приказание сопровождать теплоход по 44-о параллели, не выполнив точно этого приказания ушел от теплохода значительно раньше.

Таким образом в момент атаки самолетом противника, теплоход "АРМЕНИЯ" охранялся только одним СКА и сверху прикрывался звеном истребителей.

По показаниям командира звена ст. лейтенанта ФЕОКТИСТОВА, он получил задание от командира эскадрильи 32-го авиатолка 62-й бригады - прикрывать "АРМЕНИЮ" с воздуха, держась ниже облаков. Это задание он в точности и выполнял. Самолет же противника находился выше облаков, почему звено ФЕОКТИСТОВА и не могло своевременно его заметить.

На поставленный вопрос почему он ФЕОКТИСТОВ, исходя из обстановки, сам не принял решения послать один из самолетов за облака, ответил, что имел приказание летать звеном и что его летчики в облаках никогда не летали.

В результате же получилось, что из за несвоевременного обнаружения нашей авиацией самолета противника, последнему без наказания удалось сбросить на теплоход, в носовую его часть две бомбы, от чего теплоход через несколько минут в 10-40 /затонул.

Всего на теплоходе "АРМЕНИЯ" находилось около 5000 человек людей, в том числе:

Раненых бойцов	до 1500 чел.
Сотрудников Ялтинского ВМГ	30 "
" " Севморгоспиталя 1-го разряда "	150 "
" " " " 2-го " " "	50 "
" " двухбазовых лазаретов ГВМБ "	50 "
" " сан.эпид. лаборатории ЧФ "	12 "
Мелсостав Тенпровского военного участка "	5 "
Сотрудников 5-го мел.сан. отряда "	60 "
" " госпиталя приморской армии "	50 "
" " мел. сан. отдела "	6 "

5.-

И городского населения Ялты, в том числе и партийный актив до - 3000 чел.

ВЫВОДЫ И ВИНОВНЫЕ ЛИЦА:

Гибель теплохода "АРМЕНИЯ" и 5000 человек находящихся на его борту была бы предотвращена при следующих обстоятельствах:

Достоверно
1. Если бы командир ТЩ "ГРВЗ" старший лейтенант КРОЛЬ не дал бы командиру теплохода "АРМЕНИЯ" безусловно вымышленную, ничем необоснованную светографу 5-го ноября в 23.00 о том, что Ялта якобы занята противником, теплоход бы своевременно и раньше на сутки прибыл в Ялту и 6-го ноября с наступлением темноты вышел бы из Ялты по назначению.

Виновен ст. лейтенант - КРОЛЬ.

Достоверно
2. Если бы теплоходу "АРМЕНИЯ" 6-го ноября оперативным дежурным Штаба ЧФ капитан-лейтенантом ИВАНОВЫМ был обеспечен своевременный выход /в 18.00/ из Севастополя, теплоход на 2 часа раньше мог бы прибыть в Ялту и до 5.00 7-го ноября выйти из Ялты.

Виновен капитан - лейтенант - ИВАНОВ .

3. Если бы капитан I-го ранга БУРМИСТРОВ точно узнал обстановку на фронте в районе Ялта и не передал бы оперативному дежурному по штабу, по существу ложных сведений действительности свелений об обстановке в районе Ялта, начальником Штаба ЧФ Контр - Адмиралом ЕЛИСЕЕВЫМ не было бы принято решение о немедленном выходе /в 8.00 7-го ноября/ теплохода - "АРМЕНИЯ" из Ялты.

Виновен капитан I-го ранга БУРМИСТРОВ. Он же виновен и в том, что не обеспечил погрузку раненых и населения города до 5.00 7-го ноября.

Достоверно
4. Если бы оперативный дежурный штаба ЧФ капитан лейтенант ДЫЧЕНКО, проверил информацию БУРМИСТРОВА об обстановке на фронте в районе Ялта, решение о выходе теплохода из Ялты в 8.00 7-го ноября Начальником Штаба ЕЛИСЕЕВЫМ принято не было бы. Теплоход "АРМЕНИЯ" был бы задержан выходом до 19.00 7-го ноября.

Виновен капитан лейтенант - ДЫЧЕНКО.

ГЛАВА 7 МИФЫ О ГИБЕЛИ ТЕПЛОХОДА «АРМЕНИЯ»

Одним из часто фигурировавших у исследователей предположений по поводу того, зачем же все-таки И. А. Бурмистров приказал командиру сторожевого катера 0122 лейтенанту Воловикову проследовать в Балаклаву, считается наличие на борту катера некоего ценного груза, потеря которого могла обернуться для Бурмистрова арестом и следствием. Выше приводился приказ командующего вооруженными силами Крыма вице-адмирала Г. И. Левченко от 26 октября 1941 г. о сдаче трофейных ценностей, захваченных у противника и у военнопленных, в доход государства через ближайшие органы Государственного банка в трехдневный срок. Возможно, указанный срок уже истекал, учитывая, что Бурмистров находился в Ялте с 3 ноября, и потому он торопился, не желая иметь неприятности с органами НКВД. Или же, что на СК 0122 находились настолько значимые пассажиры, что рисковать их жизнями И. А. Бурмистров не имел права. Но это только гипотезы. Сам капитан 1-го ранга Герой Советского Союза И. А. Бурмистров воспоминаний не оставил и по данному вопросу никогда не высказывался.

К другим домыслам можно отнести устные высказывания некоторых очевидцев событий 7 ноября 1941 г., повествовавших о последних минутах жизни теплохода. Жители Ялты, не успевшие эвакуироваться, либо военнослужащие утверждали, что «Армения» погибла недалеко от берега, почти в виду города и порта. Так, уроженка Ялты Вера Чистова свидетельствовала, что невооруженным глазом наблюдала с крыши ялтинского гастронома, как горел и погибал теплоход. А известный деятель партизанского движения в Крыму И. З. Вергасов уверял читателей своих воспоминаний в том, что четко, в подробностях рассмотрел гибель «Армении», находясь рядом с беседкой «Роза ветров» над Гурзуфом¹.

Кроме показаний свидетелей, наблюдавших катастрофу с берега, остались воспоминания людей, будто бы находившихся на борту теплохода и выживших после атаки торпедоносца. По меньшей мере двое говорили, что им удалось спастись с тонувшего

1	2	3	4	5	6	7
2.	п/х "БОЛЬШЕВИК"	3280	Ш=45°45',5 Д=32°02',0	17.10.41	УЧП	1 СКА
3.	п/х "ДНЕПР"	16000	м-с Уришинонх Ш=44°33',6 Д=37°15',0	06.10.41	ЧФ	ЭМ, ВТЩ, 2 СКА
4.	п/х "АРМЕНИЯ"	5805	20 миль на Зюйд от Ялты Ш=_____ Д=_____	07.11.41	ЧФ	1 СКА, 2 погр.
ИТОГО ТР ТР - 4		37585				
3. Погибших на минах противника.						
1.	п/х "ДНЕПР"	890	У Константиновского б-ва при выходе из бухты Севастополя.	30.06.41	Азов. флот.	Не знали точн. места магнит. мины.
2.	п/х "ДВЕНА" ⁺⁾	5900	Новороссийская бухта	12.11.41	УЧП	Т о ж е
3.	п/х "АШЕРОН"	8620	Р-н Херсонесского м-ка Ш=_____ Д=_____	09.12.41	ЧФ	Т о ж е
4.	п/х "ЖАН-ЖОВЕС"	8290	При входе в порт Феодосия Ш=_____ Д=_____	16.01.42	УЧП	Т о ж е
ИТОГО ТР ТР - 4		23700				
+) В июле 1941 г. подорвался на своей мине в районе Кры-Аула - по вине капитана.						

теплохода и вплавь добраться до берега. Нашлись и те, кто, по их словам, видел неподалеку от берега какие-то небольшие катера, которые спасали людей во время гибели «Армении».

Действительно, со 2 по 5 ноября вблизи Ялты авиация люфтваффе потопила два судна, на борту одного из них находились эвакуируемые люди. Какая из историй легла в основу легенды о гибели «Армении» в виду Ялты и вблизи берега — до сих пор неизвестно.

Сводка безвозвратных потерь
Черноморского флота, 1941.
Из фондов ЦАМО

¹ Старая Ялта: историко-краеведческий альманах. 2020: С праздником Победы!: специальный выпуск. Ялта, 2020

Число раненых, эвакуированных санитарными транспортом Черноморского флота за годы Великой Отечественной войны 1941–1945, чел.¹

№	Наименование санитарных транспортов	Число рейсов	Эвакуировано		Наибольшее число эвакуированных за один рейс	
			Всего	В т. ч. лежа	Всего	В т. ч. лежа
1.	«Армения»	15	15 000	Неизвестно	Неизвестно	Неизвестно
2.	«Абхазия»	33	30 900	12 297	2 085	757
3.	«Чехов»	35	11 653	5 948	698	230
4.	«Львов»	32	11 679	5 856	647	260
5.	«Котовский»	20	4 568	2 004	526	233
6.	«Молдавия»	8	2 755	Неизвестно	419	Неизвестно
7.	«Грузия»	3	1 868	780	846	326
8.	«Сванетия»	2	705	348	Неизвестно	Неизвестно

Сведения о количестве выявленных фамилий медицинского состава и из числа раненых, погибших в катастрофе на санитарно-транспортном судне «Армения» по должностным категориям, чел.

№	Выявленные сведения	Медицинский состав и раненые (по должности)			Итого
		Нач. состав	Мл. нач. состав	Рядовые и сержанты	
1.	Руководящий состав медицинской службы ЧФ и флотилий ВМФ СССР	58	2	-	60
2.	Руководящий состав и сотрудники ЧФ и флотилий:				
	Севастопольский ВМГ 1-го разряда	8	-	8	16
	Севастопольский ВМГ 2-го разряда	4	4	-	8
	Ялтинский ВМГ	10	1	-	11
	Севастопольский базовый лазарет	5	5	-	10
	5-й медсанотряд ЧФ	2	4	-	6
	Санитарное судно «Армения»	6	5	-	11
	Другие части	5	4	-	9
	Главный ВМГ ЧФ	35	7	3	45
3.	Раненые из 172 ППГ	16	41	74	131
4.	Всего	149	73	85	307

С 22 июня по день гибели «Армения» совершила 15 рейсов и перевезла 15 тысяч раненых.

¹ Настоящая и последующие таблицы составлены по материалам, опубликованным в «Военно-историческом журнале» (2016. № 4).

Сведения о количестве выявленных фамилий личного состава медицинской службы, погибшего в катастрофе на санитарно-транспортном судне «Армения» по специальностям, чел.

№	Выявленные сведения	Медицинский состав (по специальности)					Итого	
		Врачи	Фельдшеры	Фармацевты	Лаборанты	Зуб. врачи		Админ. работн.
1.	Рук. состав медицинской службы ЧФ и флотилий ВМФ СССР	35	2	4	4	1	14	60
2.	Рук. состав и сотрудники ЧФ и флотилий:							
	Севастопольский ВМГ 1-го разряда	5	2	-	-	-	1	8
	Севастопольский ВМГ 2-го разряда	3	3	2	-	-	-	8
	Ялтинский ВМГ	8	1	-	1	-	1	11
	Севастопольский базовый лазарет	1	4	1	1	1	2	10
	5-й медсанотряд ЧФ	2	3	-	-	-	1	6
	Санитарное судно «Армения»	3	3	3	1	1	-	11
	Другие части	3	2	-	1	-	3	9
	Главный ВМГ ЧФ	35	-	2	-	-	8	45
3.	Из «Дневника событий за 1942 год»	122	21	7	1	1	27	179
4.	Всего	217	41	19	9	4	57	347

ЧАСТЬ III

НАЙТИ И РАССКАЗАТЬ

В марте 2020 г. российские военные моряки обнаружили в Черном море неопознанное затонувшее судно. Оно лежало на глубине 1500 м — это сверхглубина, недоступная для работы специалистов-водолазов. «Глазами» исследователей стал подводный робот, который в режиме реального времени транслировал изображение найденного объекта. Кадры съемки сравнили с архивными чертежами, фотографиями и кинокадрами — они подтвердили, что найден теплоход «Армения». Находка положила начало масштабной работе с документами восьми российских архивов, а также новым экспедициям и подводным исследованиям.

*Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2021. Из фондов ЦПИ РГО*

ГЛАВА 8 КАК ИССЛЕДОВАЛИ ГИБЕЛЬ ТЕПЛОХОДА «АРМЕНИЯ»

* Центр подводных исследований Русского географического общества

К моменту начала работы научных консультантов ЦПИ РГО* по изучению обстоятельств гибели теплохода «Армения» несколько версий случившегося уже существовали. Так, в публикациях современных СМИ и работах исследователей на эту тему часто указывалось, что судно затонуло стремительно — за 4 минуты. В качестве причины называли результативную атаку вражеского самолета-торпедоносца He-111. Капитана судна — В. Я. Плашевского — обвиняли в самовольном нарушении приказа командующего флотом, якобы прямо запретившего выход из порта Ялты в светлое время суток. Считалось, что именно он сделал транспорт мишенью для противника. Говорилось и о том, что теплоход был чудовищно перегружен: цифры варьировались от 4,5 до 7 и даже 10 тысяч человек. В публикуемых материалах приводились страшные подробности панической погрузки на борт судна в порту Ялты: «люди лезли на борт по причальным канатам», выталкивали более слабых, выбрасывали вещи за борт, и набивались как селедки в бочку, даже сесть было невозможно — так плотно на палубах и во всех возможных нишах транспорта стояли люди. Долгое время отсутствовало понимание того, была ли «Армения» вооружена, имелось ли у нее боевое сопровождение. Одни полагали, что последнего не было вовсе, другие считали его недостаточным — только один катер. Число спасенных варьировалось: в публикациях звучали варианты — один человек, семь, восемь, 11 и 82.

Однако импульсом для нового тщательного исследования того, что же произошло с теплоходом «Армения», стали не противоречащие друг другу версии и мифы о его гибели, а найденное в акватории Черного моря неопознанное затонувшее судно.

Март 2020 г.
Экспедиция Министерства обороны РФ и ЦПИ РГО

В течение нескольких лет Министерство обороны РФ регулярно проводило системное магнитное исследование участков Черного

Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2020.
Из фондов ЦПИ РГО



Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2020.
Из фондов ЦПИ РГО



моря в районе Ялты. В отличие от многих исследователей, пытавшихся решить эту задачу, специалисты Министерства обороны не стали «охотиться за координатами», то есть не пытались обследовать районы, казавшиеся наиболее перспективными, составляя на карте некое лоскутное одеяло из обследованных и необследованных участков, а положили в основу поиска только факты. Неоспоримо известно, что теплоход вышел из Ялты, был атакован в 10 час. 24 мин., а его скорость не могла превышать 10 узлов*. Наиболее вероятной представлялась скорость в диапазоне от 6 до 8 узлов. Опираясь на имеющиеся сведения, определили три сектора круга с центром в Ялте и радиусом, соответствующим потенциальному пути теплохода при движении со скоростью 6, 8 и 10 узлов соответственно. В этих секторах выделили участки, с наибольшей вероятностью отображавшие движение судна круто от берега, поскольку такой способ перемещения был стандартным во избежание атаки на суда с берега. В 2017 г. магнитометр судна Минобороны «Селигер» зафиксировал недалеко от Ялты и довольно близко к официально известным «приблизительным координатам места гибели теплохода» некую магнитную аномалию. В марте 2020 г. место было обследовано с помощью гидролокатора бокового обзора*, который показал корпус затонувшего судна, совпавший по своим размерам и внешним признакам с характеристиками санитарного транспорта. Тогда же Министерство

* Морских миль в час

* Гидроакустический прибор для получения изображения морского дна

Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства
обороны РФ,
апрель 2020.
Из фондов ЦПИ РГО



Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства
обороны РФ,
апрель 2021.
Из фондов ЦПИ РГО



* 1 морская миля — 1852 м

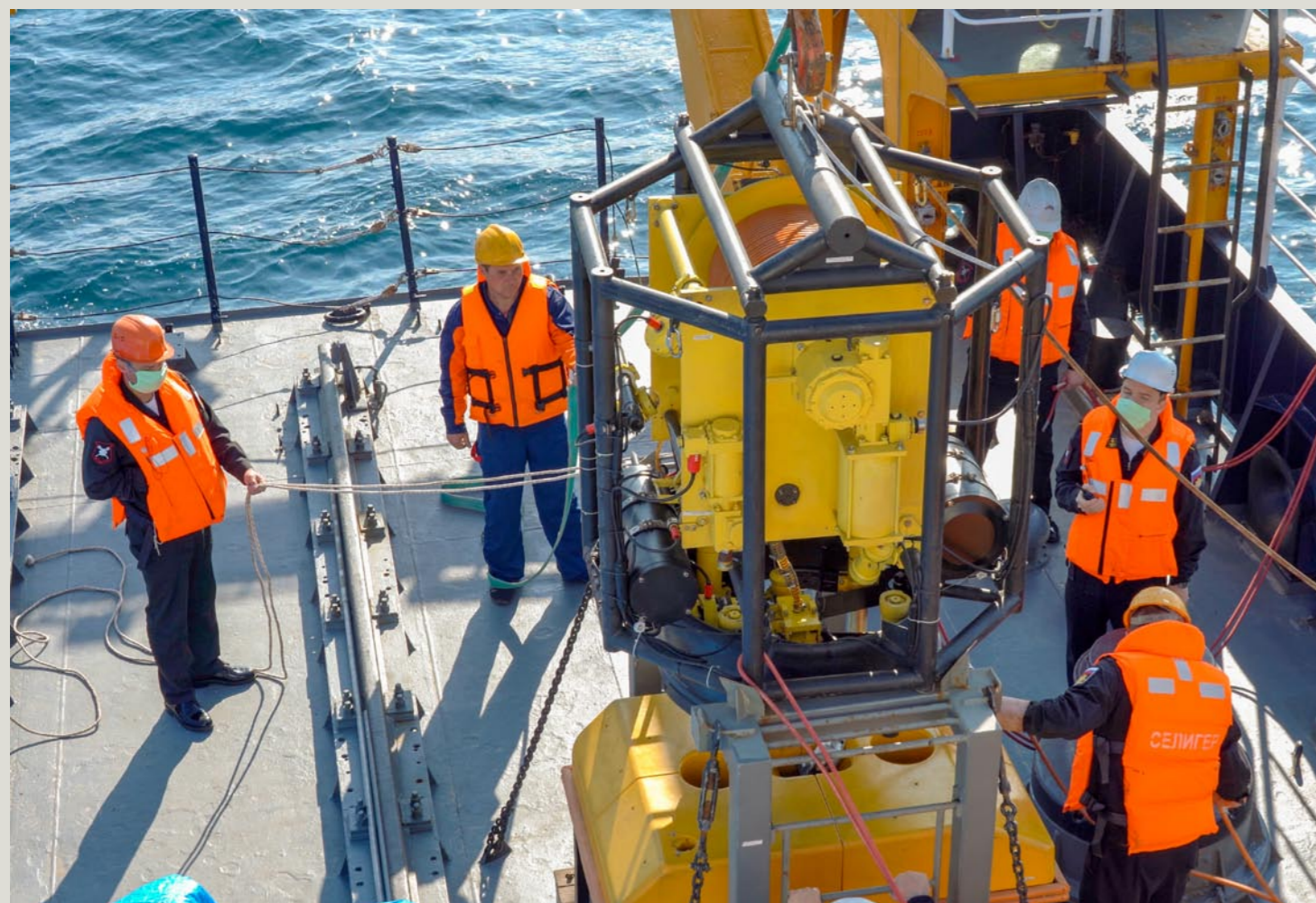
** телеуправляемый необитаемый подводный аппарат

Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2020. Из фондов ЦПИ РГО

обороны пригласило специалистов ЦПИ РГО для идентификации найденного объекта.

Для детального обследования затонувшего судна, лежащего в 15 морских милях* от берега на глубине 1500 м, применили военный ТНПА** отечественного производства серии «РТ». ТНПА — это подводный робот с манипуляторами, световым оснащением и видеокамерой, способной работать под водой и передавать изображение по оптоволоконному кабелю на мониторы пункта управления. Аппарат состоит из самого робота и «гаража» — конструкции, которая опускает его на глубину.

Использование ТНПА позволило детально разглядеть борта потопленного судна. Аппарат погружали семь раз, обследуя корпус



Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства
обороны РФ,
апрель 2020.
Из фондов ЦПИ РГО



непрерывно по шесть часов. Каждый раз для изменения обзора камеры моряки были вынуждены менять положение своего корабля, чтобы избежать запутывания кабеля робота из-за торчащих шлюп-балок, остатков леерного ограждения* и других предметов. Видеотрансляции с аппарата в режиме реального времени позволили специалистам ЦПИ РГО с уверенностью заявить, что найденный объект — теплоход «Армения».

При проведении идентификации специалисты всегда учитывают наличие прямых и косвенных признаков. К косвенным относятся габариты объекта, характерные элементы надстроек, конструкций и ограждений, отмеченные в чертежах и архивных данных. Прямые признаки — название судна или закладные таблички*. Еще одним прямым признаком может быть корабельный колокол, так как на нем значится имя судна. Как правило, он изготавливается из цветных металлов, которые мало подвержены коррозии и воздействию морской воды.

* Тип бортового ограждения с использованием натянутого между вертикальных стоек троса

* Металлические пластины, где указано название, дата строительства судна и другие данные

Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2020. Из фондов ЦПИ РГО



В подводной исследовательской работе очень помогли доверенные фото- и кинокадры: в 1935 г. лайнер в роли самого себя был снят режиссерами киностудии «Ленфильм» Владимиром Брауном и Исааком Менакером в фильме «Сокровище погибшего корабля». Видеоизображения с подводной камеры сравнивались с кинокадрами 85-летней давности. На первом этапе они помогли больше, чем данные из архивов — киносъёмка сохранила «Армению» в деталях с большого количества ракурсов. К сожалению, название на борт теплохода было нанесено краской и, конечно, не сохранилось после стольких лет, проведенных под водой.

Осмотр корпуса найденного судна начался с центральной части левого борта с постепенным движением в сторону кормы. Еще при первом подходе к судну на дне были обнаружены фрагменты палуб и иных элементов. При осмотре борта исследователи отметили характерные признаки теплохода «Армения» — расположение элементов сильно разрушенной надстройки, и своеобразные проемы в леерных ограждениях. Во время изучения правого борта и кормы судна нашли фрагмент резервного штурвального колеса, которое хорошо видно на кадрах художественного фильма. Конструктивные особенности теплохода «Армения» и идентифицируемого судна совпадали. Несмотря на неважное качество картинки, было очевидно — торпедного попадания нет. И в правом, и в левом бортах отсутствовали какие-либо нештатные отверстия. В тоже время, надстройки оказались существенно повреждены, что говорило о воздействии сверху.

И в какой-то момент исследователям улыбнулась удача — на мониторах появилась носовая часть судна, на которой сохранились и стойка корабельного колокола, и даже сам колокол. На нем четко читалось название судна — «Армения».

Так началась новая история теплохода.

Архивные исследования документов. 2020 — 2021 гг.

Идентификация судна стала лишь началом кропотливой работы по восстановлению событий 7 ноября 1941 г. Доподлинно установить, что же стало причиной гибели теплохода «Армения», было невозможно без тщательного изучения широкого спектра архивных документов. Уже в июле 2020 г. научные консультанты ЦПИ РГО начали свою работу в Центральном военно-морском архиве Министерства обороны в Гатчине.

Исследование велось по двум основным направлениям: выяснение обстоятельств гибели транспорта и уточнение количества

и состава пассажиров на борту судна в момент его гибели. Единого архивного фонда, вобравшего бы в себя все документальные материалы о теплоходе «Армения», не существует. Поэтому исследователям пришлось собирать данные в разных архивах, изучая документы, порой на первый взгляд не имеющие отношения к гибели теплохода.

Почти сразу стало понятно, что противоречия между бомбовой и торпедной версиями гибели «Армении» возникли буквально сразу, то есть 7 ноября 1941 г. Благодаря помощи сотрудников УФСБ по Республике Крым удалось получить крайне важный для исследования доступ к только что рассекреченному делу НКВД, в котором следователи также придерживались версии о бомбе. Интересно, что консультанты ЦПИ, анализируя архивные данные спустя 79 лет после трагедии, частично повторили ход расследования сотрудников НКВД.

Однако несмотря на тщательное исследование документов в семи российских архивах, данных о пассажирах «Армении» найти не удалось. Единого списка не оказалось ни в Архиве военно-медицинских документов, ни в Центральном архиве Минобороны РФ, ни в Российском государственном архиве социально-политической истории, ни в Государственном архиве Республики Крым. К сожалению, пандемия не дала возможности завершить архивные исследования. Проведенная сложнейшая работа с документами цельной картины того, что произошло с теплоходом, по-прежнему не давала.

Апрель 2021 г. Вторая экспедиция

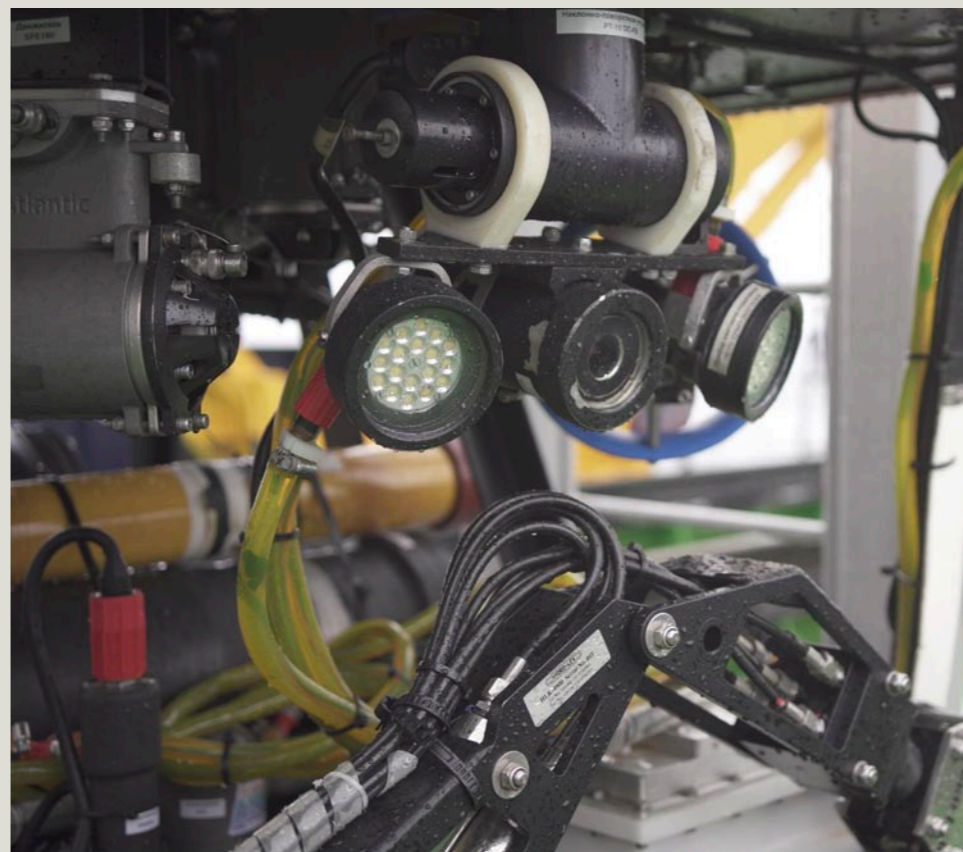
Во время первой экспедиции штатная камера телеуправляемого аппарата не позволила рассмотреть многие детали, которые могли бы оказаться ключевыми при исследовании. На сверхглубине очень темно, и для получения качественного изображения нужна особенно мощная техника. Кроме того, в истории гибели теплохода оставалось еще много невыясненного, и необходимо было более тщательно обследовать обнаруженный транспорт. Альтернативы новому погружению не находилось.

Одна из задач второй экспедиции заключалась в обнаружении точки первичного касания грунта корпусом теплохода. Она могла подтвердить курс, которым шел теплоход, а также понять возможные причины отклонения судна от первоначального курса.

Решение другой задачи обуславливалось поиском ответа на вопрос, был ли теплоход вооружен, и если да, то где располагались

орудия и в каком они сейчас положении. Это важно для понимания того, вела ли «Армения» бой, о котором в рапортах говорили моряки и летчики. Немаловажно было и найти шлюпки, чтобы понять, действительно ли теплоход затонул за считанные минуты или шанс спастись у пассажиров был. Рассказать об этом могло положение крышек погрузочных люков носового трюма. Наконец, самым главным оставался вопрос: что стало причиной гибели «Армении» — торпеды или бомбы.

На глубине залегания потопленного теплохода работа водолазов невозможна — только подводных роботов. Поэтому во время второй экспедиции вновь был использован ТНПА, правда, уже немного усовершенствованный. Специалисты ЦПИ изготовили автономную систему видеосъемки высокого качества — сверхпрочный бокс с камерой внутри, дающей изображение очень высокой четкости, с ресурсом работы до 10 часов. Специальная аккумуляторная сборка могла с запасом



Экспедиция ЦПИ РГО и Министерства обороны РФ, апрель 2020. Из фондов ЦПИ РГО

Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2020.
Из фондов ЦПИ РГО



обеспечить камеру электроэнергией. Каждый раз после погружения автономную систему приходилось отсоединять, чтобы просмотреть снятое видео. Минус усовершенствования заключался в том, что в режиме реального времени наблюдать за картинкой с камеры было нельзя. Новая система крепилась на корпус ТНПА, тогда как его штатная камера использовалась для навигации.

ТНПА, снабженный новой системой, во время первого погружения смог проработать четыре часа. Сложные условия работы на сверхглубине вывели из строя робота — он перестал слушаться. Аппарату требовался полноценный ремонт, так как починить его на месте не удалось. Но даже короткое погружение дало свои результаты. Бокс выдержал огромное давление, камера работала без сбоев, качество изображения получилось в разы лучше предыдущего — стали видны фрагменты погибшего судна, которые ранее разглядеть не удавалось.

Благодаря этому же погружению на правом борту в районе кормы удалось обнаружить артиллерийское орудие 21-К. Оно было в походном положении и, судя по всему, не принимало участие

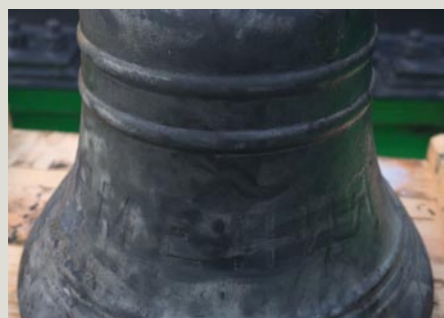
в бою. По мере продвижения камера зафиксировала повреждения, которые косвенно свидетельствовали о том, что в носовой части судна было попадание авиабомбы. Об этом говорили вогнутые палубы и вогнутые судовые конструкции. А по всему правому борту теплохода отсутствовали шлюпки. Шлюп-балки находились в положении «за борт», канаты практически обрезаны. Внешний вид конструкций говорит о том, что экипаж успел начать спасательную операцию. Как уже отмечалось, спуск всех шлюпок на воду мог занять не меньше 15–20 минут, значит судно не могло затонуть за четыре минуты.

При первом осмотре правого борта в корме был также обнаружен погрузочный люк. Две его массивные створки были открыты: не вынесены взрывом, а открыты штатным образом, на петлях. Находившиеся на теплоходе люди могли попытаться покинуть судно этим путем. Для того, чтобы осознать происходящее на верхних палубах и открыть створки, тоже нужно больше четырех минут. Все говорит о том, что определенное количество пассажиров могли спастись.

Май 2021 г. Третья экспедиция

Третий выход в Черное море с целью полноценно обследовать корпус «Армении» начался 14 мая. И погода, и сложности с техникой грозили нарушить план действий, однако моряки «Селигера» и специалисты ЦПИ смогли выполнить все намеченные планы.

Был детально осмотрен левый борт судна, а также повторно обследована часть кормы, носа и правого борта теплохода. Никаких повреждений корпуса по левому борту по-прежнему не было обнаружено, что окончательно отвергало версию о поражении судна торпедой. Удалось увидеть еще два орудия 21-К: одно на корме с левого борта, второе — на носу с левого борта, и станину носового орудия правого борта. Повторный осмотр левого борта вновь не выявил ни одной шлюпки, погрузочные люки по этому борту тоже оказались открытыми. Аппарат смог снять внутреннюю поверхность надстройки ходового мостика, так как стекла в иллюминаторах были выбиты. На видео запечатлены лавинообразные разрушения, свидетельствующие о взрыве большой силы — таком, какой может произвести авиабомба. В других помещениях с сохранившимися окнами разглядеть что-либо не удалось — в уцелевших стеклах отражался свет от приборов робота.



Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
май 2021. Из фондов ЦПИ РГО



Видео-документация подводного
исследования теплохода «Армения»

Триумфом третьей экспедиции стал подъем корабельного колокола с глубины 1500 м. Подобная операция не имеет аналогов в мире по соотношению задействованных сил и полученного результата, ведь подъемная операция проводилась, фактически, средствами, предназначенными лишь для осмотра. Объект располагался на самом носу, прямо под своей стойкой. Он уцелел, несмотря на взрыв. Осмотр конструкции показал, что теоретически поднять колокол возможно.

Когда теплоход строился, специально колокола не отливали, а использовали продукцию церковных заводов. Вес такого колокола мог быть 35–40 кг, в зависимости от его размеров. После расчетов прямо на борту корабля группа инженеров изготовили специальное приспособление, которое крепилось к «руке» манипулятора ТНПА — пластину с перпендикулярным штырем. К ней был прикреплен крюк-карабин: либо карабин с отогнутой стороной, либо крюк, у которого есть защелка для того, чтобы, как только заведется жало крюка в отверстие в колоколе, он мог защелкнуться, и объект бы не соскользнул с крюка.

Со второй попытки колокол удалось зацепить. Подъем длился полтора часа, во время которых было неизвестно, держится ли объект. Если бы колокол сорвался, то оказался бы потерянным навсегда. Когда робот показался на поверхности, по натяжению репшнура стало понятно, что колокол не упал. А дальше 30 м шнура вручную выбрали представители экипажа, находившиеся на борту маломерного судна, спущенного с исследовательского корабля, чтобы завершить подъем. И вот — колокол на борту «Селигера». Экипаж судна был первым, кто заслуженно коснулся этой реликвии.

Колокол оказался в очень хорошем состоянии. Язычок его, к сожалению, утерян, поскольку делался не из цветного металла, на месте только его кольцо крепления. При жизни колокол служил туманной рындой — давал сигналы в условиях плохой видимости. Его дальнейшая судьба и главное назначение — стать объектом сохранения памяти о трагедии, о жертвах теплохода «Армения».

На момент написания книги, можно сказать, завершена подводная исследовательская часть проекта, но работа продолжается. Специалисты изучают архивные документы. Идет поиск данных о тех, кто ушел на «Армении» в последний рейс, продолжается пополнение Народного списка и Книги Памяти погибшего теплохода.



Экспедиция ЦПИ РГО
и Министерства обороны РФ,
апрель 2020.
Из фондов ЦПИ РГО

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Эта книга подводит итог многолетним исследованиям причин и обстоятельств гибели теплохода «Армения». В работе участвовали не только специалисты ЦПИ РГО, но и многие другие профессионалы и энтузиасты своего дела. Возможность осмотра судна, найденного спустя 78 лет после его гибели, дала главный ключ к разгадке одной из тайн XX в. Находка российских моряков поставила точку в вопросе о том, что именно стало причиной гибели теплохода. Масштабная работа в архивах позволила реконструировать цепь событий, приведших к катастрофе 7 ноября 1941 г. Конечно, остается еще немало вопросов, требующих ответа. Самый главный из них — сколько пассажиров находилось на «Армении» во время ее последнего рейса, и кому из них удалось спастись?

Поэтому подведение итогов исследования все не означает окончания работы по восстановлению исторической правды. Команда ЦПИ РГО продолжает исследования в архивах. Ведь многие документы до сих пор недоступны не только широкой общественности, но и профессиональному сообществу. Одновременно инженеры совершенствуют технологию подводных

исследований. Теплоход «Армения» — первоочередной объект для применения новых и перспективных образцов подводной техники. Каждая техническая новация способствует получению дополнительной информации о судне и связанной с ним истории. Цель ближайших лет — выполнить погружение на «Армению» в обитаемом подводном аппарате (ОПА). В перспективных планах — попытаться найти способ проникнуть во внутренние помещения затонувшего судна.

Теплоход, лежащий на сверхглубине, медленно, но непрерывно разрушается. Пройдет не так много времени, и он превратится в груды металлических обломков, которые мало что смогут рассказать исследователям. Поэтому работа не останавливается, а интенсивность ее будет только увеличиваться...

Важнейшая цель проекта «Теплоход «Армения». Вспомнить всех» — отдать дань памяти погибшим на теплоходе «Армения». Работа по восстановлению имен будет продолжаться и дальше. Увековечить их память позволят интернет-ресурсы проекта, документальные фильмы, создаваемые мемориалы, а также книга, которую вы сейчас держите в руках.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Архивы Министерства обороны РФ

I. Центральный архив Министерства обороны РФ (Подольск)

- Ф. 228. Южный фронт (II формирования). 1942–1943 гг.
— Оп. 748. Санитарное управление Южного фронта. Д. 1, 3, 6, 7, 10, 12, 22, 30, 212, 213, 214.
- Ф. 288. Отдельная Приморская армия (I и II формирования). 1941–1942, 1943–1945 гг.
— Оп. 9900. Полевое управление Приморской армии. Оперативный отдел Штаба. 1941 г. Д. 4, 5, 9, 7, 11, 12, 14, 15, 22, 27, 28, 29, 32, 33, 86, 87, 104.
— Оп. 9902. Полевое управление Приморской армии. Управление военно-воздушных сил. 1941 г. Д. 3, 4, 5, 8, 9, 12.
— Оп. 9911. Отдел связи Приморской армии. 1941 г. Д. 1, 2, 4.
- Ф. 406. 51-я армия.
— Оп. 9837. Полевое управление 51-й армии. Оперативный отдел Штаба. 1941 г. Д. 1, 2, 4.
— Оп. 9860. Полевое управление 51-й армии. Отдел связи. 1941 г. Д. 2, 44.
— Оп. 10488. Полевое управление 51-й армии. Управление военно-воздушных сил. 1941 г. Д. 2, 7, 10, 12, 14, 40, 48, 51.

- Ф. 1100. Штаб 25-й стрелковой дивизии.
— Оп. 1. Д. 1.
- Ф. 1265. Штаб 95-й стрелковой дивизии.
— Оп. 1. Д. 7, 9, 10, 11, 12.

II. Центральный военно-морской архив (Гатчина)

- Ф. 2.
— Оп. 1. Д. 118.
— Оп. 16. Д. 16.
- Ф. 12.
— Оп. 128. Д. 40.
— Оп. 168. Д. 40.
- Ф. 864.
— Оп. 1. Д. 22.
- Ф. 1080.
— Оп. 1. Д. 163, 187, 188.
— Оп. 136. Д. 22, 68, 69.
- Ф. 1082.
— Оп. 9. Д. 1.
- Ф. 1087.
— Оп. 5. Д. 37, 46, 1431, 1439, 1440.
— Оп. 365. Д. 1.
— Оп. 368. Д. 30, 36, 100, 102, 124, 176.
— Оп. 371. Д. 3, 5, 11.
— Оп. 379. Д. 5.
- Ф. 1142.
— Оп. 018822. Д. 2.
- Ф. 1145.
— Оп. 06524. Д. 8.
— Оп. 06525. Д. 15.
- Ф. 1522.
— Оп. 23. Д. 2.
- Ф. 2089.
— Оп. 91. Д. 6, 11, 12.

- Ф. 2132.
— Оп. 304. Д. 1.
— Оп. 017385. Д. 23.
- Ф. 2217.
— Оп. 48. Д. 1.
— Оп. 48с. Д. 1, 2.
- Ф. 2874.
— Оп. 1. Д. 10.

III. Архив военно-медицинских документов (Санкт-Петербург)

- Ф. 1.
— Оп. 35484. Д. 109.
- Ф. 133.
— Оп. 7879. Д. 1.
— Оп. 7884/1. Д. 3/183.
— Оп. 7885/1. Д. 3/182, 3/185.
— Оп. 7885/2. Д. 3/184.
- Ф. 5691.
— Оп. 4088. Д. 8.
— Оп. 25510. Д. 98.
— Оп. 35510. Д. 26, 159.
— Оп. 35515. Д. 148.
— Оп. 35516. Д. 125, 149, 150, 156.
- Ф. 5695.
— Оп. 5188/2. Д. 14.
— Оп. 48302/2. Д. 2.
— Оп. 51878. Д. 1.
— Оп. 69758. Д. 1.

Федеральные архивы РФ

IV. Российский государственный архив социально-политической истории (Москва)

- Ф. 17. Центральный комитет КПСС.
— Оп. 22. ЦК ВКП(б). Организационно-инструкторский отдел. 1940–1941 гг. Д. 1523, 1524, 1403, 1418.
— Оп. 88. ЦК ВКП(б). Сектор информации организационно-инструкторского отдела. 1940–1946 гг. Д. 494, 496, 496 А, 1003, 619, 620.

- Ф. 473. Политическое управление Министерства морского флота СССР (1933–1957).
— Оп. 1. Политуправление Министерства морского флота СССР. 1940–1943 гг. Д. 11, 12, 13, 17, 18, 22.
— Оп. 4. Политуправление Министерства морского флота СССР (1940–1957). Докладные записки, протоколы и стенограммы заседаний, переписка. 1938–1957 гг. Д. 56, 62, 63, 64, 71, 75.
- Ф. 644. Государственный комитет обороны СССР (ГКО) (1941–1945).
— Оп. 1. Государственный комитет обороны СССР. 1941–1945 гг. Д. 2.
— Оп. 2. Государственный Комитет Обороны СССР. Постановления и распоряжения ГКО и материалы к ним. 1941–1945 гг. Д. 3.

Архивы субъектов РФ

V. Государственный архив Республики Крым (Симферополь)

- Ф. П-1. Крымский республиканский комитет Компартии Украины, г. Симферополь Крымской АССР.
— Оп. 1. Д. 2077, 2104, 2111, 2121, 2134.
- Ф. П-35. Севастопольский городской комитет Компартии Украины, г. Севастополь Крымской области.
— Оп. 1. Д. 231.
- Ф. П-152. Севастопольский городской комитет обороны, г. Севастополь Крымской АССР.
— Оп. 1. Д. 17, 24.
- Ф. Р-1289. Крымская республиканская чрезвычайная комиссия по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников и нанесенного ими ущерба

гражданам, колхозам и общественным организациям, государственным предприятиям и учреждениям Крымской АССР, г. Симферополь.
— Оп. 2. Д. 69, 82.

VI. Центральный государственный архив научно-технической документации (Санкт-Петербург)

- Ф. 168. Контора по проектированию судов судостроительных заводов и верфей «Судопроверфь» всесоюзного объединения морского судостроения высшего совета народного хозяйства СССР
— Оп. 1-1. Д. 144.
— Оп. 3-1. Д. 37.

Ведомственные архивы

VII. Архив УКГБ Крымской области (Симферополь)

- Ф. 21. Оп. 8. Д. 8.

ЛИТЕРАТУРА

- Басов А. В. Крым в Великой Отечественной войне, 1941–1945 гг. М., 1987.
- Будницкий Ю. А. Морские пассажирские суда. Л., 1989.
- Воздушный торпедоносец и бомбардировщик в войне на море. М., 1939–1940.
- Ионов П. П. Истребительная авиация. М., 1940.

- Исаев А. В., Глухарев Н. Н., Романько О. В., Хазанов Д. Б. Битва за Крым. 1941–1944. М., 2016.
- История отечественного судостроения: В 5 томах. Т. 3: Судостроение в начале XX в. / [И. Ф. Цветков]. СПб., 1995.
- Крым в период Великой Отечественной войны, 1941–1945: Сборник документов и материалов. Симферополь, 1973.
- Лобач-Жученко Б. М. Описание океанских, морских и речных пассажирских грузовых, рефрижераторных, наливных, буксирных и специальных теплоходов. М., 1938.
- Манштейн Э. фон. Утерянные победы. М.; СПб., 1999.
- Морозов М. Э., Кузнецов А. Я. Черноморский флот в Великой Отечественной войне: краткий курс боевых действий. М., 2015.
- Мощанский И., Савин А. Борьба за Крым (сентябрь 1941 — июль 1942 года). М., 2002.
- Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. 1941 год. Т. 16 (5–1). М., 1996.
- «Судопроект». Материалы Государственной конторы по проектированию судов.
- Труды Всесоюзного научного инженерно-технического общества судостроения ВНИТОСС. Том 1. Л., 1934.
- Тактика воздушного боя истребителя. М., 1942.
- Тактика истребительной авиации. М., 1943.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ОД — Оперативный дежурный
ОВР — Охрана водного района
СД — Стрелковая дивизия
ПД — Пехотная дивизия
ГБ — Главная База
ЧФ — Черноморский флот
ТВД — Театр военных действий
НЧ — Начальник Штаба
КФ — Командующий флотом
Эсминец — эскадренный миноносец
СК — сторожевой катер
ТР — тральщик
ТР — тральщик, транспорт
ТЩ — тральщик
ЦАМО — Центральный архив Министерства
обороны РФ
ЦВМА — Центральный военно-морской
архив
РГАСПИ — Российский государственный архив
социально-политической истории
ГАРК — Государственный архив Республики
Крым
ЦГА НТД — Центральный государственный
архив научно-технической документации
Архив УКГБ Крымской области —
Архив Управления Комитета
Государственной Безопасности
Крымской области



*Экспедиция ЦПИ РГО и
Министерства обороны РФ,
май 2021. Из фондов ЦПИ РГО*

Научно-популярное издание

Г. А. Гребенщикова, Р. Р. Евтюков, С. Г. Фокин
Теплоход «Армения». Найти и рассказать

В рамках проекта «Теплоход “Армения”. Вспомнить всех».

Идея проекта: С. Г. Фокин

Руководитель проекта: С. Г. Фокин

Редакционная коллегия: Р. Р. Евтюков, М. О. Давыдова, Н. Н. Ртищева, О. И. Капленова

Фотограф, видеограф: А. Г. Шабарин

Ответственный редактор: И. А. Аксенова

Дизайн макета: А. В. Уколова

Редактора: М. В. Друзин, Н. А. Перевезенцева

Корректора: Д. А. Суховей, Г. П. Тарасова

Компьютерная верстка: А. А. Зайцев

Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ»

191024, Санкт-Петербург, Полтавская ул., 14

Тел.: +7 (921) 413-06-55 и +7 (950) 015-53-92

E-mail: kiak5@mail.ru и info@blitz-store.ru

www.blitz-store.ru

Подписано в печать 01.10.2021 г.

Формат 70 × 100/12. Печать офсетная.

Тираж 500 экз. Усл. печ. л. 14. Заказ № 14240.

ISBN 978-5-86789-500-6



Отпечатано в типографии «Любавич».

194044, Россия, Санкт-Петербург, Менделеевская ул., 9.

Тел.: (812) 603 25 25.



==
теплоход
▲АРМЕНИЯ▲



==
ТЕПЛОХОД
АРМЕНИЯ
ВСПОМНИТЬ ВСЕХ



teplohodarmenia.ru