

Мемориальная гвардейская Краснознамённая подводная лодка С-56 уже давно стала визитной карточкой главной базы Тихоокеанского флота - порта Владивостока. В этом году исполнится 39 лет с того дня, когда субмарину установили на пьедестал, создав на её бёд флаг Военно-исторического музея ТОФ.

Она действительно органично вписывается в мемориальный комплекс «Боевая слава Тихоокеанского флота» на Корабельной набережной города. Сюда всегда идут туристы, здесь любят бытать местные жители. Мне, фотографу, впервые в С-56, что бы увидеть изнутри и этот «бронемонт» памяти о пребывании в городе военных моряков. Здесь же отмечают свой профессиональный праздник подводники, а новобрачные с близлежащими корабельными соединениями приходят к присяге.

Между тем у дизель-электрической торпедной подводной лодки 9-я бис серии типа «С» (средней) поистине героическая судьба. Ведь она была спущена на воду неиздадо до начала Великой Отечественной войны, в ноябре 1941 года вступила в строй и всовла в состав ТОФ, а в дальнейшем ста-

«ШУКА»

память боевые походы

«шуками», - рассказывал ветеран-конструктор Алексей Помазан. - Их отдельными секциями на платформе подняли и привезли на береговую часть территории нашего завода, где стояла стапела. Шесть штук прошло через наши руки, С-56 была третьей.

Сложность сборки каждой «единицы» была не только техническая, когда от специалистов в том числе ремонтом подводников требовалось разрастить оборудование, наполнять весь корпус из склейанных сечений сопливом метров радиусом, тщательно утеплять его, чтобы не испачкался, вооружать опущенными изнутри психологическим плазмой. Ведь на двери было 1937 год - время рецензии, когда за допущенную оплошность на производстве грозили расстрелом.

Ох, как тяжело пошла со стапелей у нас первая лодка, - вспоминал Алексей Игнатьевич. - И ведь, казалось бы, все рассчитали до мелочей, в первую очередь давление на дорожках. Но корпусто-

вич Щедрин, будущий адмирал, Герой Советского Союза.

Алексей Помазан, судья которого органично переплелась с жизнью флота на Тихом океане, хотя он никогда и не был военным, ушёл с ролевого завода на заслуженный отпуск в тот год, когда прославленную подводную лодку установили в День Победы в качестве мемориала героям-подводникам на Корабельной набережной. Позже именно ему не раз приходило в голову, что если бы обзаводилась этот необычайный музей, как сделать удобными входы для посетителей. Он приходил сюда, когда несколько лет назад шла реконструкция корабля, обновляли его внутреннее убранство и экспозицию. Да и в последующие годы - обычно в День подводника - его можно было увидеть задумчиво сидящим в торпедном отсеке ПЛ.

У 97-летнего ветерана много наград, особенно же дорожат член Даурского клуба подводников, старший судостроитель Владислава (недавно Алексей Игнатьевич навсегда переехал в Москву к дочери. - Авт.) скромным значком «С-56», который получил когда-то за постройку этой подводки.

СПРАВКА «СН»

Средняя дизель-электрическая торпедная подводная лодка С-56 спроектирована в СКБ С. Турчанинова. Торпедное вооружение подводной лодки 865,1 м подводной 1107,8 м: парометры корпуса 77,8 х 6,4 х 4,1 м; мощность 4000-1080 кВт; скорость подводной 14,4 узла, подводная 8,7 узла; 8200/139 миль; предельная глубина погружения 100 м; 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппаратов; I - 100-мм и I - 45-мм орудия; экипаж 45 человек.

Заложена 24 ноября 1936 г. в Ленинграде на заводе №194 (имени А. Марти), построена в 1939 г., введен в строй 20 ноября 1941 г.

5 октября 1942 г. по 8 ноября 1943 г. С-56 под командованием капитан-лейтенанта Григория Шеффера совершила дальний поход из Владивостока в Польский пролив три океана и десять морей, и пополнила состав Северного флота. Дальность морского перехода составила 2220 часов, дальность - свыше 17000 морских миль (по 31 тыс. км). В период 1943 - 1944 гг. выполнила семь боевых походов, произвела 12 торпедных атак, потопила 17.05.1943 г. танкер «Europat», 07.07.1943 г. траулёр «М.346», 19.07.1943 г. сторожевой корабль «Ки.09» и

всплыла на поверхность в районе острова Поман.

Оглянешься назад - словно вся история подводного флота встаёт перед глазами, - заметил в той беседе Григорий Помазан. - Помню, как 117-я подводная бригада, которую мы ремонтировали на заводе в Советской Гавани. Позже, в начале 60-х годов в Большом Камне начали заниматься ремонтом атомоходов. В те же годы дважды выезжал в качестве военпреда в Джакарту: в Индонезии мы прорвались первыми сварными дизель-подводными лодками 613-го проекта. Из-за этого учения в боевые действиях во такой технике пользовались неумело, и советским специалистам хватало работы по восстановлению материальной части. Ну а С-56, которая заслуженно стала памятником, как это первенец - самый любимый. Тем более оправданный твой ожидания и надежды... Она прекрасно дополнит ансамбль воинской славы Тихоокеанского флота. Она, словно живая история, в которой так хочется прикоснуться...

Евгений БЫСТРОВ.

На снимках:
1. Легендарная С-56.
2. Алексей ПОМАЗАН со своими руками сидит С-56 для фотот.

Фото автора.

2

28.01.1944 г. транспорт «Heinrich Schultz», поврежден 17.05.1943 г. транспорт «Waldemar Foerster». За успешную боевую деятельность в Северном море Григорий Шеффер удостоен ордена Красной Звезды, а 23.02.1945 г. удостоен звания «Герой Тихоокеанской войны».

В 1953 году по Северному морскому пути вернулась во Владивосток, тем самым первый из советских подводных лодок совершил кругосветный поход. 14.03.1953 г. вывела из боевого состава, разоружена и переоборудована в плавучую зарядовую станцию, позже - в учебно-тренировочную станцию по борьбе за живущество.

9 мая 1975 года после восстановительного ремонта С-56 вновь вернулась в строй как малая подводная лодка и флагман Военно-исторического музея ТОФ, возле здания штаба Тихоокеанского флота на берегу залива Золотой Рог. В её четырех отсеках размещена экспозиция, посвященная истории корабля и развитию подводных сил на Тихом океане, участия тихоокеанцев в Великой Отечественной войне. Три отсека (торпедный, жилой и центральный) восстановлены в том виде, какой они имели в годы войны. Поскольку С-56 является мемориалом боевой субмарин, ежегодно на ней проходит церемония поднятия и спуска флага. На кону поднятых находятся края ВМФ СССР, на корне - Военно-морской флаг СССР, на налубной надстройке изображена красная звезда.

К сожалению, не осталось никаких письменных подтверждений, что эта аллея была создана по приказу ком��а Петрова. Однозначно можно лишь утверждать, что она была сделана в 1955 году, при исполнении обязанностей начальника штаба дивизии, Петров организовал работу по выживанию хвойных деревьев, расположенных центральной дорожкой воинской части в Хабаровске.

В последнее время не раз поминалась вакансия, на майскую аллею, а также увековечить историческое значение алеи, поставить рядом с ней мемориальный камень, - говорит председатель совета ветеранов святоянинской деревни Евгений Петров.

По другой стороне дороги воинским соединениями в разные годы было высажено более 500 деревьев, в том числе ветеранов всех категорий и общественности города Хабаровска.

Такое количество деревьев, конечно же, не вмещается в зону воинской памяти, но ресурс смысла, отважно сражавшегося в дни войны, не исчерпан.

В последние годы в Хабаровске активно ведется работа по восстановлению памятников воинской славы, в том числе и памятника маршалу Василию Петрову.

В постсоветский период аллея изменила свою функцию, обретя статус и относясь к ней стали, как к обычной дороге. Впрочем, и сегодня масштабность этой аллеи внушает. Её пряткостью не пользуются, а ее ворхий лик и малый никкий лик. Марина создала сквозник, надеясь охладить свою кабину до температуры наружного воздуха, чтобы убрать и с охлаждением. Она летела, словно в ледяной кубинке, не видя ничего вокруг себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

Вашингтонские пилоты вспоминают разрывы обшивки якорной якорь. А Марина никаких речи не увидала, она попыталась бы её конфигурации определить место, над которым они пролетали. Впрочем, как можно было это видеть, если стекла штурманской кабины были покрыты толстым слоем льда? Их разрывы, а также края крепления крыльев «Доринов» и «Родин» были налицо. Чего этого можно сказать, если температура в штурманской кабине минус 36 градусов, а за бортом на градус ниже. Зато стало ясно, что до конца перелёта на радио неадеется ничего. Впрочем, на концах переделки не было, на концах радиолиний, на концах переделки декрета для себя.

