

Олег Химаныч



Сталинский

«БАНДИТ»
В МОЛОТОВСКЕ



*Эту книгу я посвящаю
своим родителям,
скромным труженикам
северного судостроя -
Борису Андреевичу
и Таисии Павловне.
Автор*

Вместо предисловия

Вступительное слово, по обыкновению, пишу в последнюю очередь. Когда же в рукописи этих исследований еще не была поставлена точка, мне казалось, что в предисловии я должен буду поведать о многом. Прежде всего, о том, как трудно сегодня обращаться к прошлому России. И даже не потому, что по нерадивости, а то и по злому умыслу, утрачены многие свидетельства или же по глупости засекречены архивы. Сама наша история открывается пытливому уму нехотя, будто стыдясь за долгие годы вынужденного молчания. Я считал должным сказать еще и о том, что живем мы в тягостное, циничное время, когда в океан молодых чаще зовет не романтика странствий, а безнадега или же «длинный» рубль. Или вот еще о том, что в стране нашей, казалось бы, недавно признаваемой в качестве второй державы мира, сегодня катастрофически упал престиж морских профессий в целом и офицера в частности. Что в моем родном Северодвинске общеизвестная причастность к морю ныне, к сожалению, стала прозаическим поводом для хмельного разгула, а не для гордости за большое и нужное дело...

Но в какой-то момент я понял, что эти и подобные мысли не следует произносить скороговоркой: пускай они найдут свое место в обстоятельных публицистических статьях или в новой книге. Сейчас же требуется сказать коротко о самом что ни на есть главном. Иными словами, для этого предисловия остались два впечатления, или даже ощущения. Они - от моей многолетней работы над книгой, и скрыть - их значило бы покривить душой.

Видимо, нет второй такой страны, как Россия, где бы так кичились историей Отечества, по правде говоря, не зная из ее течения даже хрестоматийного. Моя специальность - морская история. К моему удивлению, а иногда и откровенной досаде, среди офицеров флота и корабелов, порой руководителей очень высокого ранга, мне приходилось встречать людей поразительно необразованных, даже невежественных в познаниях российского мореплавания и судостроения. Эта книга - скромная попытка приобщить думающего и патриотичного читателя к тем моментам летописи страны, которые раньше либо были малоизвестны, либо, на мой взгляд, необъективно оценены. Таких страниц у России еще очень много. Поэтому надеюсь, что за этой книгой будут и другие.

Второе. Ход событий, как правило, определяют люди. Именно поэтому историческое расследование всегда требует от автора известного проникновения в личные судьбы современников. Чем больше узнавал я людей, вовлеченных в водоворот сложных, зачастую экстремальных, событий российского бытия, тем больше убеждался, что страна наша рядовым своим воинам и труженикам воздавала по заслугам лишь на словах. Впрочем, ничего не изменилось и сегодня. Многие годы я живу с чувством стыда за бездушную чиновничью Россию, которая в неоплаченном долгу перед людьми многих поколений. И по большому-то счету, речь здесь вовсе не об орденах и медалях.

А завтра была война

За одним столом сидели...

...красный директор Сергей Боголюбов, фашистский министр Герман Геринг и лучший немецкий подводник Гюнтер Прин. И произошло это за год и два месяца до начала Великой Отечественной войны

История эта малоизвестная прежде всего потому, что берет начало в те дни, когда Советский Союз еще сотрудничал с гитлеровской Германией. Понятно, что в нашей стране, победившей затем фашизм ценой чудовищных жертв, о том довоенном периоде старались не вспоминать, а если и обращались к нему, то лишь в связи с одним эпизодом - заключением известного пакта о ненападении, который подписали представители Германии и СССР в Москве 23 августа 1939 года.

Между тем последующие полтора года изобиловали чрезвычайно важными событиями для понимания истоков и хода Второй мировой. Отразились они и на судьбах многих людей, волею обстоятельств втянутых в круговорот высокой межгосударственной политики тех лет. Одним из них оказался будущий директор молотовского завода №402, а тогда начальник Главного управления Наркомата судостроительной промышленности, Сергей Александрович Боголюбов.

Закрытый вагон до Берлина

В сентябре 1939-го в Германию выехали ведущие специалисты советского Судпрома, всего 40 человек. Хотя официальный статус их делегации был заявлен как «экономический», в состав ее включили и военных моряков, и тех кораблестроителей, которые специализировались исключительно на создании боевых кораблей для советского ВМФ. Возглавлял делегацию Иван Федорович Тевосян, назначенный наркомом судостроительной промышленности СССР за девять месяцев до этого.

Визит этот не афишировали, вагон делегации, по сути, «опломбировали» на пограничной с Литвой станции, и далее он без остановок проследовал до самого Кенигсберга. Здесь наших специалистов встречал не кто иной, как небезызвестный впоследствии Эрих Кох - наместник Гитлера в Восточной Пруссии. Остановка была краткой, советская делегация проследовала в Берлин, где ее встречал уже особо уполномоченный Гитлера по экономическим переговорам с Советским Союзом фон Риттер и целая свита генералов, адмиралов и чиновников министерства иностранных дел Германии.

Наших специалистов разместили в фешенебельном отеле «Адлон» у знаменитых Бранденбургских ворот. Но это была как бы временная и официальная резиденция. Работать же последующие три месяца предстояло под патронажем советского торгпредства, причем постоянно разъезжая по Германии. Между тем Вторая мировая война уже началась...

Пушки вместо мяса и масла

Документов о том визите советских кораблестроителей в фашистскую Германию сохранилось немного, получить допуск к ним даже сегодня невероятно сложно. К счастью, сохранились личные воспоминания участников делегации. Правда, их немного, и они разрозненны. В одних случаях это отдельные дневниковые записи, в других - фрагменты из уже опубликованных мемуаров. В частности, обстановку, которая царила в Германии, уже вступившей в мировую войну, Сергей Александрович Боголюбов описывает следующим образом...

«...Мы не могли не заметить психическое состояние запуганных рядовых немцев и методы воздействия на них фашистской пропаганды. Взрослые старались не опоздать, а опередить друг друга выкриком «Хайль Гитлер», заменившим приветствие. В перепол-

ненных вагонах метро сразу же становилось просторно, едва там появлялся эсэсовец.

Нам рассказывали о том, как в течение двух недель в стране была ликвидирована спекуляция, вспыхнувшая с введением карточек после объявления войны Англии и Франции. Эсэсовцы пунктуально посещали места возможных мелких спекуляций и пристреливали на глазах сотен людей любого, кто, по их мнению, занимался спекуляцией, причем тело убитого запрещалось убирать в течение нескольких суток.

Разъезжая по Германии, мы ни разу не ели мяса и рыбы во время обедов, которыми нас угощали руководители предприятий. В столовых нас любезно предупреждали: «У нас сегодня не мясной день, скушайте еще тарелочку супа».

Работники торгпредства пояснили нам, что за прошедшие четверть века население Германии жило, образно говоря, с подтянутыми поясами: Первая мировая война и блокада Германии странами Антанты, поражение Германии и уплата контрибуций, приход Гитлера к власти, односторонняя ликвидация репараций, наконец, вторая война - скудные продовольственные карточки, ордера на все промтовары. Жесткое продовольственное обеспечение немецкого народа на фоне пропаганды о высшем расовом совершенстве «северного германца», призванного быть властелином неполноценных наций, создавало благоприятную обстановку, в которой призывы к порабощению других стран и захвату их ресурсов находили отклик у значительной части населения и способствовали слепому подчинению фюреру».

Познакомьтесь с «Бисмарком»

По межправительственному соглашению Германия обязывалась продемонстрировать советским представителям достижения и новейшие разработки в области своих военно-морских сил. А посмотреть, вне сомнений, было на что. Немецкая судостроительная промышленность переживала настоящий бум. Последний объяснялся интенсивными приготовлениями к масштабной войне в Мировом океане.

Программа визита предусматривала посещение советскими специалистами крупнейших предприятий в Берлине, Дюссельдорфе, Дуйсбурге, Мангейме, а также в таких известных морских центрах Германии, как Киль, Бремен и Гамбург. Немцы показали свои новейшие корабли. И какие корабли! Линкоры «Бисмарк» и «Шар-

нхорст», авианосец «Граф Цеппелин», крейсера «Адмирал Хиппер», «Принц Ойген», «Блюхер», «Лютцов», «Зейдлиц», эсминцы класса «Антон Шмидт»...

Из Киля на «Хиппере» советские специалисты даже вышли в море, на стрельбы. Мишенью служил старый линейный корабль «Гессен», управлявшийся в автоматическом режиме... по радио! Крейсер стрелял главным калибром, но снарядами-болванками, при этом высокая скорострельность достигалась не за счет автоматических систем, а благодаря высокой выучке матросов. Вообще, как упоминают члены той советской делегации конструктор В.А. Никитин и подполковник В.В. Ногин, признаки усиленной боевой подготовки немецкого флота можно было наблюдать везде, а С.А. Боголюбов характеризует обучение личного состава немецких кораблей как «яростное».

Особое впечатление оставил новейший базовый минный тральщик немцев, на котором были установлены так называемые крыльчатые движители Фойт-Шнайдера. По словам того же С.А. Боголюбова, он «забирался в такую щель, из которой непросто было выбраться и задним ходом. Тральщик же, раскинув вокруг себя пену, развернулся и вышел из тупиковой узкости». Этот корабль обладал невероятной маневренностью: мог ходить лагом, делать повороты вокруг своей кормы, «на пятке», вокруг форштевня и миделя, что невозможно на винтовом судне.

Из Киля делегация отправилась в Гамбург, на судостроительный завод «Блом унд Фосс» - крупнейший в Германии. Здесь строили корабль-гигант - линкор «Бисмарк» с артиллерией калибра 381 мм. В Бремене на верфи «Дешимаг» уже готовились к спуску на воду тяжелые крейсера «Зейдлиц» и «Лютцов». Их немцы тоже показали нашим специалистам.

И еще - именно в Бремене советским морякам и кораблям был представлен офицер действующего флота Германии, ставший настоящей легендой всего немецкого подплава, - Гюнтер Прин.

Легендарный командир U-47

Произошло это на верфи «Дешимаг», куда подлодка U-47 вернулась после очередного боевого похода. 14 октября 1939 года эта субмарина проникла на внутренний рейд тщательно охраняемой британской базы Скапа-Флоу и потопила здесь английский линкор «Ройял Оук». Это была первая крупная потеря Великобритании в начавшейся Второй мировой войне - погибли 833 английских

морская. Немецкой же лодке удалось так же скрытно покинуть акваторию британской базы и уйти от преследования. По возвращении в Вильгельмсхафен ее экипаж был встречен с особыми почестями, каждому из подводников U-47 вручили Железный крест, затем всю команду самолетом доставили в Берлин, где они прошли парадом по улицам столицы. Там же, в Берлине, их командира Гюнтера Прина лично принял Гитлер и вручил ему высшую награду - Рыцарский крест.

В немецком подплаве Прин был известен под кличкой Кашалот Скапа-Флоу и до конца Второй мировой оставался идиолом для многих морских офицеров Германии. «Я получаю больше удовольствия от учений на хорошем конвое, чем от любого отпуска на берегу», - как-то заметил Прин. Вспыльчивый и не склонный к сентиментальности, он тем не менее брал с собой в каждый боевой поход шарф жены и хранил в своем сейфе трогательные письма от детей-школьников.

Однако, судя по воспоминаниям наших соотечественников, этот немецкий подводник и противоречивый человек не произвел на них особого впечатления.

Секреты строго по списку

Как ни покажется странным, немцы действительно обеспечили советским специалистам свободный доступ на свои верфи и корабли. Одни объясняли это тем, что, демонстрируя мощь и совершенство своей военной техники, фашисты якобы «хотели запугать СССР». Однако другие, а в их числе и С.А. Боголюбов, полагали, что это не так. Немцы знакомили советских кораблестроителей только с тем, что было заявлено ими в заранее согласованной программе, а сверх того не проявляли инициативы. По мнению Сергея Александровича, «немецкая дипломатия была заинтересована в использовании советского рынка и в получении из Советского Союза необходимого сырья». Примерно такой же точки зрения придерживался и руководитель делегации И.Ф. Тевосян.

Командиры, как правило, получая команды «сверху», и в самом деле демонстрировали свои корабли, что называется, от киля и до клотика, здесь сказывались присущие немцам исполнительность и дисциплина. Но в воспоминаниях встречается несколько моментов, когда ознакомление с германской военной техникой проходило лишь после определенного «нажима». Так, в Центральном техническом бюро ВМС Германии их специалисты пытались ограни-

чить доступ к определенной документации под различными предлогами, вроде тех, что «сейчас нужного человека нет на месте» или же «этот чертеж уже кем-то взят». В этих случаях безотказно действовала своеобразная система «согласований»: об отказе сообщалось И.Ф. Тевосяну, он вносил свой протест фон Риттеру, а тот уже звонил адмиралу Редеру. На следующий день и нужный человек, и чертеж «находились», но через пару дней история с надуманными отказами повторялась.

И все же, а это отмечают все, кто оставил нам свои записи, увиденное позволило нашим специалистам реально оценить масштабы и возможности немцев. Правда, восторгаясь достижениями Германии, публичные выводы советские представители порой делали едва ли не противоположные, мол, в нашем кораблестроении дела обстоят ничуть не хуже. Думается, здесь сказались известные опасения людей того сложного времени - быть обвиненными в космополитизме. И хотя мысль позаимствовать передовой немецкий опыт звучала-таки между строк, реализовать увиденное советские корабли так и не смогли - до начала Великой Отечественной оставалось слишком мало времени.

Халява, мой генерал!

В напряженном графике работы делегации хотя и редко, но бывали выходные. Обычно это случалось во время официальных приемов во дворце Кайзергоф и в нашем посольстве. Как правило, все они сопровождалось банкетами. При этом наших всякий раз поражала педантичность обстановки и скупость немецкого угощения: «сиротливые бутылки сухого рейнского вина», «листочки мяса», «микроскопические булочки», рюмки, напоминающие наперстки, сервировка с огромным количеством ложек, вилок и ножей. Но более всего удивляли русских гостей... ресторанные счета, которые немцы присылали затем для оплаты в наше торгпредство.

Во время «ответных банкетов» русской стороны, напротив, столы ломились от жареных поросят, заливных осетров, телячьих колбас, тресковой печени, отварных цыплят и тому подобных деликатесов. По свидетельству С.А. Боголюбова, все это «приводило гостей в шоковое состояние». К слову, именно во время одного из застолий в советском посольстве Сергею Александровичу довелось обедать в компании с Германом Герингом, который оказался завзятым чревоугодником и «уплетал неимоверное коли-

чество еды». Не отставали от него и другие высшие фашистские чины, любившие, как сейчас говорят, «покушать на халяву»...

И, конечно, в такие разгульные вечера мало кто предполагал, что всего через год с небольшим эти сидящие за шумным и хлебосольным столом люди окажутся по разные стороны самой трагической битвы народов. Впрочем, история прошлого столетия полна и других удивительных коллизий.

За сорок дней до войны

Гибель подлодки Щ-424 старались не афишировать. Тем более что таранил ее свой корабль, а еще и сгубила паника

У советско-финской войны в нашей историографии место особенное. События на северо-западной границе Союза зимой 1939-1940 гг. и по сей день пребывают как бы в тени другой, последующей войны - Великой Отечественной. И дело тут не в масштабах боевых действий и последствиях - они несопоставимы - война, которую мы начали против Финляндии, не добавляла нам славы.

Помнится, еще в студенчестве, в Петрозаводском университете местные историки в частных беседах «намекали» мне: тема советско-финского конфликта не рекомендована к разработке. Неудивительно, что затем в разряд «малоизученных» событий попали и те, что по времени вплотную примыкали к «незнаменитой той войне».

ЧП у мыса Летинский

Обычно считается, что первой потерей подводных сил Северного флота был «Декабрист» - подлодка, бесследно исчезнувшая в Мотовском заливе во время учебного погружения в ноябре 1940-го. Но до трагедии «Декабриста» в списки потерь североморцев была внесена еще и Щ-424 - средняя подлодка серии 10, к слову, одна из первых прибывших на Советский Север с Балтики летом 1939 года.

В Полярном лодка появилась не случайно. Уже тогда отношения с Финляндией резко обострились, и неизбежность вооруженного

конфликта многие чувствовали. Однако Щ-424 прослужила на Северном флоте считанные месяцы. 20 октября 1939 года она отправилась в море, чтобы сменить на боевом дежурстве другую подлодку. Командовал кораблем капитан-лейтенант К.М. Шуйский - командир другой подлодки, Щ-401. В том походе он должен был подменить заболевшего командира Щ-424.

Был серый и ветреный день. Волна в Кольском заливе достигала 5 баллов. Временами из-за снежных зарядов видимость ухудшалась до 1 кабельтова. Лодка покинула Екатерининскую гавань в 14 часов 40 минут и малым ходом направилась к выходу в море - она двигалась от острова Олений курсом 25 градусов. В районе мыса Летинского Щ-424 оказалась через 25 минут. Здесь и произошла трагедия.

Навстречу лодке с моря двигался караван судов: рыболовецкий траулер РТ-43 «Рыбец», небольшой каботажный пароход «Ястреб» и еще пять промысловых судов. Головным шел «Рыбец». Верхняя вахта подлодки заметила встречные суда в тот момент, когда расстояние между Щ-424 и траулером составляло 35 кабельтовых.

Далее, в течение 10 минут, произошло то, что и сегодня не находит разумного объяснения и может быть истолковано и как нелепый случай, и как проявление вопиющей халатности. По мере сближения ни военморы, ни рыбаки, ни лоцман В.И. Соколов, находившийся на мостике траулера, не следили за изменением пеленга и не предприняли никаких мер, чтобы предотвратить беду. А риск столкновения все возрастал. Наконец К. М. Шуйский решил разойтись с караваном левыми бортами. Надо сказать, старпом Щ-424 А. К. Малышев в той ситуации счел более безопасным расхождение правыми бортами, но, отдавая свою команду, Шуйский строго следовал правилам судовождения.

Практически одновременно с началом поворота подлодки капитан траулера А.П. Дружинин отдал команду: «Лево на борт!» На мостике траулера в этот момент помимо капитана находились еще лоцман, вахтенный помощник капитана и рулевой, а потому объяснить решение разойтись левыми бортами, как и возникшее вскоре замешательство, тоже трудно.

За время поворота лодки (Шуйский отдал команду взять вправо 10 градусов) расстояние между Щ-424 и траулером сократилось уже до кабельтова, и ситуация вышла из-под контроля. Подлодка получила удар форштевнем траулера между 37 и 38 шпангоутами (это район четвертого отсека). Таран пришелся в левый борт Щ-424 под углом 80-100 градусов...

После тарана

Всякий раз, обращаясь к событиям того рокового дня, анализируя со специалистами схемы столкновения подлодки Щ-424 и траулера «Рыбец», я почему-то вспоминал иную катастрофу, уже в недавней нашей истории, на Черном море, когда посреди белого дня в обычной ситуации, при отсутствии навигационных осложнений, взяли да и столкнулись «Адмирал Нахимов» и «Петр Васев». Объяснить случившееся и тогда, и позже пытались многие, но я называю подобное «одновременным психологическим стопором» в действиях капитанов. Такой же «стопор» видится мне и в случае 20 октября 1939-го.

А вот то, что последовало в следующие минуты, невозможно назвать пагубным стечением обстоятельств или же цепью ошибочных решений. Документы следствия свидетельствуют, что лодку и часть ее экипажа погубила главным образом паника. Она возникла в следующее же мгновение после удара, когда Шуйский отдал приказ продуть балласт. Приказ этот не выполнили. Более того, вахтенный трюмный, старшина-торпедист, командир отделения штурманских электриков и старшина-радист, находившиеся в центральном отсеке, вместо того чтобы задраить переборочную дверь, через которую вода из четвертого отсека поступала в центральный, самовольно покинули отсек, бросились на мостик. И опять же - не задраив на этот раз нижний рубочный люк. Очутившись наверху, никто из моряков даже не доложил командиру о пробоине! Вода рвалась внутрь лодки, и дифферент на корму стремительно нарастал.

В акте следственной комиссии сказано буквально следующее: находившийся на мостике командный состав лодки даже не пытался принять меры к спасению личного состава и удержанию лодки на плаву. Вместо этого они возмущались действиями моряков траулера и зывали о помощи вплоть до ухода Щ-424 под воду, когда их смыло волной.

Можно ли было спасти лодку? Документы технического обследования Щ-424 отвечают на этот вопрос однозначно - можно. Достаточно было объявить аварийную тревогу и продуть балласт. Второе - продувание соляра из балластной цистерны №4 дало бы подлодке 25 тонн плавучести. Шанс сохранить корабль оставался, даже если бы кто-то догадался задраить рубочный люк...

Но панике поддались не все. В корпусе оставались еще 32 моряка. Несмотря на то, что они оказались предоставленными сами себе, а

по сути - брошенными старшими офицерами лодки на произвол судьбы, эти подводники пытались бороться за живучесть корабля. Как выяснилось потом, они погибли, так и не покинув своих постов.

Подлодка Щ-424 затонула в течение двух минут. Находившихся наверху моряков подобрали с воды, а остальные погибли.

По всей строгости закона

До войны оставалось около 40 дней. В стране, уже несколько лет живущей в атмосфере подозрительности, внешние и внутренние враги мерещились буквально в каждом правонарушителе, что уж говорить о «действующих лицах» катастрофы, повлекшей многочисленные жертвы. Уже в первый день следствия Шуйскому и Дружинину было предъявлено обвинение в... умышленном потоплении подлодки.

Дело рассматривалось военным трибуналом 7 декабря того же года. «Финская война» уже началась, и потому обвиняемым нечего было надеяться на снисхождение. Приговор действительно вынесли строгий, по максимуму: Шуйского и Дружинина - расстрелять! Военного комиссара политрука Кондакова, который в момент столкновения находился на верхнем мостике лодки, приговорили к 10 годам исправительных трудовых лагерей, а военного лодмана лейтенанта Соколова - к 6 годам. Помощнику командира подлодки Малышеву, штурману Гаврилову, командиру БЧ-3 Синякову, торпедисту старшине Вахтанову, командиру отделения штурманских электриков Рыбакову за непринятие активных и действенных мер по спасению лодки и личного состава командующий Северным флотом объявил дисциплинарные взыскания.

За Шуйского попытались заступиться его товарищи - подводники. В коллегию военного трибунала они направили ходатайство о смягчении приговора. Приговор «смягчили» - в январе 1940 года расстрел Шуйскому заменили 10 годами тюремного заключения. Просил ли кто-либо за капитана траулера А. П. Дружинина, и была ли заменена ему высшая мера, выяснить не удалось.

Военные коллизии в судьбе

Возможно, на этом и следовало бы поставить точку в повествовании об этой крупной катастрофе на Северном флоте 1939 года. Но известно: война приносит немало удивительных коллизий в человеческие судьбы. Думается, и планида капитан-лейтенанта

К.М. Шуйского оказалась как раз из таких. В заключении он провел два года и вышел на свободу, когда уже шла другая война - Великая Отечественная. Флоту катастрофически не хватало опытных офицеров. По ходатайству командования североморских подводников в ноябре сорок первого Шуйского, как сказано в документе, «временно освободили из-под стражи для участия в боевых действиях флота». Остававшийся срок, ни много ни мало, а 8 лет, ему предстояло отбыть после войны. Определение об освобождении от наказания военный трибунал подписал 19 декабря 1941 года.

В Полярном Шуйский получил назначение помощником командира на крейсерскую подлодку К-3, только-только пришедшую из Молотовска, где она дооборудовалась. С ее командиром - капитаном III ранга К.И. Малофеевым - он сходил в поход и уже в марте 1942 года получил новое назначение - командиром на Щ-403. В конце февраля Щ-403 вернулась с моря без своего командира. Лодка находилась в надводном положении, была атакована и протаранена фашистским кораблем, командир ее, капитан III ранга С.И. Коваленко, оказался за бортом и попал в немецкий плен, а его лодке удалось погрузиться и уйти от преследователей.

Ремонт Щ-403 проходил в очень тяжелое время - Мурманск непрерывно бомбили с воздуха. Закончить работы удалось только в мае 1942 года, и лодка вернулась в 3-й дивизион под командованием И.А. Колышкина. Этот известный наставник североморских подводников был старшим на борту, когда капитан-лейтенант Шуйский вышел в свой первый поход на Щ-403. Всего же до конца 1942 года Константин Матвеевич сходил еще в пять самостоятельных походов и тогда же получил свой первый орден Красного Знамени.

О присвоении ему звания капитана III ранга Шуйский узнал от наркома ВМФ СССР Н.Г. Кузнецова, когда 1 января 1943 года тот встречал Щ-403 из похода на пирсе в Полярном, а затем, 23 февраля, командиру «щуки» вручили и второй орден - Александра Невского. До апреля лодка капитана III ранга Шуйского простояла в ремонте, потом сходила в два боевых похода и 24 июля 1943-го Щ-403 стала Краснознаменной. Орден Красного Знамени, уже второй, получил и ее командир.

В последний поход капитан III ранга К.М. Шуйский и его экипаж отправились 2 октября 1943 года. Лодке был «нарезан» район норвежского Конгс-фьорда. В Полярный Щ-403 не вернулась. Из оперативных документов следует: «связи с лодкой не было с мо-

мента выхода из базы. Учитывая отсутствие данных об атаке силами ПЛО противника в это время в этом месте наших лодок, а также наличие в этом районе минного заграждения, Щ-403 следует, по-видимому, считать погибшей от подрыва на mine. На борту ее находились 45 человек. Лодку исключили из состава Северного флота 17 октября».

Проследить дальнейшую судьбу остальных военных моряков, чьи имена фигурировали в уголовном деле 1939 года, не удалось. Однако известно, что впоследствии командир БЧ-1 лейтенант А. А. Гаврилов во время Великой Отечественной служил на подлодке М-173, следы командира БЧ-3 лейтенанта М.А. Синякова «затерялись» на специальных курсах офицеров подплава. Старпом Щ-424 Алексей Кириянович Малышев не дожид до дня Победы. С ноября 1940-го и по 10 июня 1942 года он командовал подлодкой Щ-422, был награжден орденом Ленина, находился в распоряжении Военного Совета Северного флота, но 4 сентября сорок второго попал под бомбежку в Мурманске и погиб. Похоронен А.К. Малышев на воинском кладбище в Полярном.

Роковой ноябрь «Декабриста»

Первая советская подлодка погибла 13 числа, спустя 13 лет после закладки на стапеле. Последнее погружение она начала в 13 часов

Тайна этой катастрофы не разгадана и по сей день, в ее истории очень много неясного, заставляющего сомневаться и строить новые догадки. К тому же, очень странно, что и сам факт таинственной гибели подлодки широко не отражался ни в периодике, ни в специальных исследованиях, ни в популярной литературе. Понятно, что в сороковом году в стране могли существовать причины «политического характера», чтобы не афишировать обстоятельства страшной катастрофы. Но почему эта тема не

вызвала интереса у исследователей в более позднее время, откровенно говоря, объяснить трудно. Ведь это была первая подводная лодка, построенная советскими кораблями, и хотя бы поэтому она могла претендовать на особое внимание к своей «биографии». Более того, в довоенной морской летописи страны у нее особое место - она практически стала первенцем подплава на Северном флоте, который и на сегодня является сильнейшим флотом России.

Сам Киров с Ворошиловым были крестными

Пятое марта 1927 года на Балтийском заводе был памятным днем - на стапеле закладывали первую советскую подлодку. Особую торжественность моменту придавало участие в этой церемонии высоких гостей. Первую заклепку в деталь днищевого набора забил С.М. Киров, а нарком обороны К.Е. Ворошилов собственноручно прикрепил к крышке цистерны быстрого погружения серебряную пластину - так называемую закладную доску. На церемонии также присутствовали начальник Морских Сил страны Р.А. Муклевич и командующий Балтийским флотом М.В. Викторов.

С политической точки зрения это событие, как сегодня сказали бы, являлось знаковым, ведь советская Россия начинала осуществлять первую государственную программу кораблестроения. И начинала уверенно. Подлодка, которую предстояло построить, классифицировалась как первая двухкорпусная клепаная подлодка, крупный подводный корабль, не уступающий при этом лучшим зарубежным аналогам как по вооружению, так и по тактико-техническим характеристикам.

Проект лодки действительно был очень удачным, и разрабатывался отечественными конструкторами М.А. Рудницким и Б.А. Малининым. Хотя, справедливости ради, нужно признать, в конструкции подводного корабля специалисты учли многое из того, что сумели воплотить англичане в своей большой и хорошо вооруженной субмарине L-55. Эту подлодку русские моряки потопили на Балтике в годы вооруженной интервенции Антанты и впоследствии подняли на поверхность.

Первые советские подлодки называли в духе того постреволюционного времени. Так, головной из них присвоили имя «Декабрист» и литеру Д-1. Второй и третьей соответственно стали Д-2 «Народоволец» и Д-3 «Красногвардеец». А еще позднее последующие три

лодки нарекли «Революционером», «Спартакцем» и «Якобинцем». В общем, все в соответствии с идеей увековечить «память борцов за светлое будущее трудового народа».

«Декабрист» строился более четырех лет, наконец 12 октября 1931 года в Купеческой гавани Кронштадта на нем был поднят Военно-морской флаг. Последующая история корабля многократно описана. Это и переход с Балтики на Северный флот, и напряженные месяцы боевой учебы его экипажа в Белом, Баренцевом морях, и первые походы в условиях Заполярья... Осенью 1936 года лодка вернулась в Ленинград, прошла здесь плановый ремонт, чтобы затем, спустя год, вернуться на Север. Здесь ее и застала «незнаменитая» финская война.

С весны 1939 года командование «Декабристом» принял Федор Максимович Ельтищев. До этого он командовал средней подлодкой Щ-403. Еще можно сказать, что «Декабрист» объединил множество звучных имен первых командиров-североморцев: Константин Грибоедов, Борис Секунов, Вячеслав Карпунин. А офицеров подлодки Ивана Колышкина, Виктора Котельникова, Михаила Августиновича мы сегодня знаем не только как пионеров отечественного подплава, но и как известных подводников Великой Отечественной, а также и послевоенного времени.

В тринадцатый день, в тринадцатый час

В ноябре 1940 года экипаж «Декабриста» должен был «сдать зачет по учению №2д КПЛ-38». Задача формулировалась так: учебная торпедная атака по кораблю после прохода лодки под днищем корабля. В первый день подводникам предстояло сначала отработать сам маневр, чтобы на следующие сутки при совместном плавании с плавбазой «Умба» уже «фактически поднырнуть» под нее. Полигон № 6 располагался в Мотовском заливе. Сюда в точно назначенное время и прибыл «Декабрист»: 13 ноября, в 13 часов.

С момента выхода из Екатерининской гавани и до прибытия в точку погружения лодку визуально наблюдали береговые посты службы наблюдения и связи (СНиС). Последними, кто видел ее, были дальномерщики постов №113 и №111 на мысах Выев-Наволоков и Шарапов. Вот хронология донесений.

Пост 113: 13 часов 14 минут. Подлодка Д-1 погрузилась по ограждение рубки по пеленгу 335 на дистанции 60 кабельтовых курсом W.

Сигнал с подлодки о начале погружения штаб бригады получил в 13.30.

Пост 113: 13 часов 30 минут. Подлодка Д-1 погрузилась под перископ по пеленгу 335 на дистанции 70 кабельтовых тем же курсом.

Пост 111: 13 часов 45 минут. Подлодка Д-1 замечена под перископом по пеленгу 160 на дистанции 17 кабельтовых курсом SW.

Все! После этого «Декабриста» больше никто не видел.

Еще не подозревая о трагедии, в 14 часов командир бригады подлодок Д. А. Павлуцкий на плавбазе «Умба» вышел из Полярного и через три часа прибыл в губу Эйна. Сюда должен был прийти и «Декабрист», но его на рейде не обнаружили. Тогда дали радиogramму в штаб: запросили местоположение подлодки. И получили ответ: с 13.30 связи с «Декабристом» нет, хотя в 18 часов штаб и оперативный дежурный флота дали радиogramмы - подлодке «показать свое место», а всем постам СНИС - сообщить данные о ней. Непрерывные запросы продолжались до 22.22. В 23 часа 15 минут начальник штаба флота контр-адмирал С.Г. Кучеров дал приказ по радио: «Декабристу» показать свое место, а всем кораблям, находившимся в море, а также постам СНИС постоянно вызывать лодку на связь. За десять минут до полуночи плавбаза «Умба» направилась в полигон №6.

С началом следующих суток сюда двинулись и другие корабли флота: два малых «охотника», сторожевой корабль «Туман» со спасательными средствами и поисковой аппаратурой, подлодки К-2, Щ-402 и Д-3. На эсминце «Стремительный» в море вышел командующий флотом А.Г. Головкин. Утром на поиски вылетели самолеты, днем в полигон подошли два тральщика, а к вечеру еще четыре. Так разворачивалась беспрецедентная для Северного флота того времени поисково-спасательная операция.

Мотовский залив непрерывно обследовался со всех кораблей, акустики постоянно прослушивали полигон. С полудня 14 ноября район принялись «прощупывать» тральщики из дивизиона капитан-лейтенанта П.В. Панфилова. Но фактически эти интенсивные поиски не приносили результата до 15 ноября. В этот день на поверхности воды были обнаружены отдельные масляные пятна, взяты их пробы, а также поднято несколько предметов, которые, по заключению специалистов, могли принадлежать подлодке «Декабрист» и ее экипажу: обломки деревянных конструкций, куски прессованной кусковой пробки, спасательный круг, часть еще одного спасательного круга, индивидуальный пакет первой медицинской помощи, фрагменты других деталей.

В последующие дни отмечались так называемые «зацепы тра-лом», места их помечали «вешками», чтобы затем обследовать металлоискателем. И вот ночью 18 ноября, в точке, где один из тральщиков «оборвал придонный трос», приборы показали присутствие большой массы металла. Моряки сделали вывод, что именно здесь лежит корпус «Декабриста», и назвали координаты: 69 градусов 29' 01" северной широты, 32 градуса 54' 07" восточной долготы.

«Положение очень серьезное. Выезжайте»

На следующий день, 19 ноября, было решено считать подлодку «Декабрист» и 55 ее моряков погибшими. Бригадный комиссар Н.А. Торик распорядился оповестить о случившемся родных. Но катастрофу пытались сохранить в тайне, и потому тем женам подводников, которые жили на «большой земле», сначала отсылали телеграмму: «Ваш муж болен», а следом еще одну: «Положение очень серьезное. Выезжайте». В самом Полярном были назначены группы так называемых «посыльных уведомителей» из числа офицеров политотдела бригады, сослуживцев погибших и членов женсовета. Им поручалось сообщить страшную весть родственникам.

По свидетельству очевидцев, городок подводников тяжело переживал трагедию. Горе вошло почти в каждый дом, женщины плакали, во дворах выли собаки. Обстановка усугублялась мраком наступающей полярной ночи. Сохранилось донесение полкового комиссара Киприянова о том, как воспринимали известие в семьях экипажа. И сегодня невозможно читать без волнения сдержанные, где-то даже протокольные строки этого документа. Вот несколько выдержек...

«Ельтищева, - жена командира, - живет в Циркульном доме, квартира №16, занимает две комнаты, при ней сын в возрасте одного года. Сама только 3 дня как приехала из Ленинграда. Багаж ее еще не получен. Самое необходимое по хозяйству сейчас имеет. Извещать ее ходили начальник отдела политподготовки товарищ Пеккер и председатель женсовета Инзарцева. Днем 19 ноября в квартире находились женщины: Носовец и еще две подруги-соседки, которые помогали в уходе за ребенком и по хозяйству. Товарищ Инзарцева была в квартире все время, на ночь осталась товарищ Носовец.

Товарищ Ельтищева приняла извещение о гибели тяжело, несколько раз падала в обморочное состояние. Вечером, в 23 часа,

при вторичном посещении товарищ Ельтищева чувствовала себя нормально. В квартире присутствовали товарищи Августинович и соседи, командиры-подводники. По просьбе товарища Ельтищевой вчера ей на квартиру доставлены деньги и паек. Вещи будут получены бригадой с вокзала и доставлены на квартиру...

Грачева - жена вновь назначенного помощника командира. Временно живет у знакомого своего мужа, товарища Фирсова, помощника командира Щ-401. В Полярное приехала недавно со своим мужем, товарищем Грачевым (дней 8 назад). Детей нет. По специальности - балерина.

Извещать ее ходил товарищ Козлов, секретарь парторганизации штаба бригады, и жена командира, товарища Фирсова. Извещение приняла сравнительно спокойно, но стремится переносить его в одиночестве. Стремится гулять на воздухе и глядеть на море.

Вихман - жена штурмана. Извещать ее ходили товарищ Каутский, флагманский минер, и товарищ Пеккер, жена начальника отдела политподготовки. Извещение приняла очень взволнованно. Товарищ Вихман имеет характер очень общительный и веселый, но вчера все время давала понять, что ей исключительно тяжело. Во врачебной помощи пока не нуждалась...

Родионова - жена минера. Ее извещали секретарь партбюро береговой базы товарищ Нич и жена командира товарища Столбова. Извещение приняла сравнительно спокойно, надеясь, что не все известно о подводной лодке. Товарищ Родионова работает заведующей культурным очагом, имеет сына трех лет. Имеет слабое сердце. 19 ноября чувствовала себя плохо, был сердечный припадок. Расстроилась в связи с получением денег, принесенных на квартиру. Объясняет это так: «Я надеялась на возвращение мужа, а теперь вижу, что надежды нет». Был вызван врач и организовано на всю ночь дежурство медработника...

Белова - жена механика. Живет на 1-й линии, дом 3, квартира 7, имеет одну комнату. С ней двое ребят (2 и 3 года). Сама по специальности врач.

Утром 19 ноября к ней приходили для оповещения командир товарищ Егоров, жена командира товарища Августиновича и представитель управления политподготовки СФ товарищ Киприянов. Переживает тяжело, много плачет. Просила вызвать в Полярное ее мать для помощи и решения вопроса, где жить дальше. Телеграмма о вызове матери отправлена (со всеми инструкциями по этому поводу: пропуск, встреча ее и т.д.). Вечером к товарищу Беловой

заходили Киприянов и Пеккер. Состояние самой Беловой прежнее, но заболели дети. Сегодня утром на квартиру вызван детский врач...

Все женщины до официального оповещения через представителей командования бригады подводных лодок ничего не знали».

Замкнутый круг версий

Всего комиссия зарегистрировала и обследовала 18 «вещественных доказательств» гибели подлодки. По характеру повреждений отдельных деталей с борта «Декабриста» специалисты сделали вывод, что на подлодке произошел сильный внутренний взрыв в районе 5-го отсека. Но что же послужило причиной взрыва?

В докладе Военного Совета Северного флота наркому ВМФ СССР о гибели подлодки упоминаются три версии причины трагедии. Первая - подрыв на дрейфующей mine. Предположение это основывалось на том, что после финской кампании на поверхности Баренцева моря нет - нет да и появлялись сорванные с креплений мины. Однако версию отвергли, полагая, что взрыв наверняка заметили бы и посты СНиС, и, возможно, акустики эсминцев «Гремящий» и «Стремительный», которые находились по соседству, в полигоне №5.

Еще раньше отметили вторую версию - столкновение «Декабриста» с другим кораблем. В полигоне №6, опять-таки по сведениям наблюдателей СНиС, их не было, не заходили сюда и торговые суда.

Наконец, версия «провала лодки на глубину, превышающую предельную, из-за чего прочный корпус лодки мог не выдержать давления воды». Командующий Северным флотом А.Г. Головкин почти сразу поставил ее под сомнение. Арсений Григорьевич был просто уверен, что такого не могло случиться уже потому, что подлодка «Декабрист» «прошла весь курс задач 2-й линии и готовилась к переходу в 1-ю линию» и, кроме того, «являлась на Северном флоте одной из лучших».

В итоге комфлота отвел все три версии катастрофы лодки и предположил, что «причиной гибели является взрыв внутри нее», но причину этого взрыва он так и не сформулировал, полагая, что установить ее можно будет при обследовании корпуса лодки на грунте или же после подъема ее на поверхность.

Вот здесь и начинаются неясности. Складывается впечатление, что ни одна из трех версий, упомянутых в докладе Военсовета флота наркому ВМФ, так и не была рассмотрена до конца.

Начнем с подрыва на mine. Действительно, такой взрыв трудно было бы не заметить наблюдателям постов СНиС. Но это только в случае столкновения с minой у поверхности. А если «Декабрист» напоролся на нее, будучи на значительной глубине? И потом, на «Гремящем» и «Стремительном» взрыв могли и не услышать. Во-первых, они выполняли сугубо свои задачи в соседнем полигоне, во-вторых, акустическую вахту на эсминцах несли периодически.

Между тем, появление мины именно в этом районе тем вероятнее, чем больше узнаешь о присутствии в Мотовском заливе... тайной фашистской базы. Факт этот для нашей страны весьма нелицеприятный, а потому долгое время его предпочитали скрывать. Так вот, по секретному соглашению между Советским Союзом и Германией в Западной Лице некоторое время располагалась база немецких ВМС. Именовалась она «Базис Норд» и существовала даже после начала Второй мировой. Отсюда фашисты осуществили несколько своих операций в Северной Атлантике. Только после того как британской разведке удалось «вычислить» местоположение фашистской базы и сведения просочились в европейские газеты, наши попросили немцев уйти с советской территории. Причем попросили достаточно деликатно. Кто мог в сороковом году, а тем более может поручиться сегодня, что, уходя, фашисты полностью вытравили свои минные заграждения на подходах к Западной Лице? К слову, именно версию подрыва «Декабриста» на немецкой mine настойчиво поддерживал не кто иной, как М.П. Августиневич - начальник штаба бригады североморских подлодок.

Вторую версию, напомню, отметили только потому, что в полигоне не наблюдалось надводных кораблей. А если «Декабрист» столкнулся с подводной лодкой?

Но более всего сомнений и вопросов в отношении третьей версии - провал лодки на предельную глубину в ходе выполнения учебной задачи. Напомню, командующий флотом А. Г. Головкин исключил ее только потому, что экипаж «Декабриста», на его взгляд, являлся всесторонне подготовленным, одним из лучших на флоте и, дескать, не мог совершить ошибок, приведших к катастрофе. Вот уж где многое действительно не вяжется, не находит фактических подтверждений. Арсения Григорьевича в данном случае оправдывает то, что на момент трагедии он командовал флотом всего четвертый месяц и мог не знать реального положения дел в бригаде подводных лодок.

Культ первой линии

Экипаж «Декабриста» вовсе не состоял из большого числа старослужащих с большим опытом совместных плаваний, а командир вовсе не являлся опытным. Здесь в заблуждение А.Г. Головки, скорее всего, ввели доклады комбрига Д.А. Павлуцкого, который постоянно стремился «протолкнуть» подлодку в первую линию готовности.

На самом деле, и это видно по списку личного состава, из 55 человек экипажа 15 служили на корабле первый год, 15 пришли в 1939 году и 16 моряков - в 1938-м.

Что касается Ф.М. Ельтищева, командира лодки. Он действительно характеризуется как «грамотный, решительный и всесторонне подготовленный командир», но только сослуживцами по экипажу Щ-403, а также теми, кто в море с ним... не ходил. Федор Максимович принял подлодку 29 октября 1939 года, был награжден орденом Красного Знамени за финскую кампанию, хотя ни в одном боевом столкновении с противником не участвовал. Скажем больше, самостоятельно управлять «Декабристом» ему разрешили только через пять месяцев после вступления в должность командира подлодки. До этого в море ему приходилось выходить с так называемым «вывозным» командиром. И допуск Ф.М. Ельтищев получил как бы авансом, поскольку на самом деле необходимые для этого задачи он выполнил только в июле 1940 года, да и то не полностью. Но этот факт комбриг Д.А. Павлуцкий скрыл от командования. Не знал А.Г. Головки и другого: 9 августа 1939 года, то есть за два месяца до назначения на лодку «Декабрист», командир Ф. М. Ельтищев посадил свою Щ-403 на мель. Прежний командующий Северным флотом В.П. Дрозд объявил ему строгий выговор за «исключительную личную недисциплинированность, грубое нарушение Устава, всех правил и наставлений по штурманской службе».

В оценке уровня боевой подготовки экипажа А.Г. Головки подвели те же доклады комбрига. Через 24 дня после того, как Д.А. Павлуцкий подал ходатайство о переводе «Декабриста» в первую линию, комиссия, проверявшая состояние боеготовности флота, выявила ряд грубых нарушений в бригаде подлодок, в том числе и по «Декабристу». Ходатайство «завернули», но комбриг Павлуцкий с этим не согласился. На заседании Военсовета флота он обвинил комиссию в необъективности, а позднее, вопреки рекомендациям, послал подлодку в полигон провести зачетную торпедную атаку. Итог: командир Ельтищев оказался совершенно непод-

готовленным, атаку отставили, «Декабрист» вернулся в базу.

Нужно сказать и о нескольких негативных «технических» моментах. К сожалению, им придали значение, когда худшее уже произошло, после катастрофы. Вспомнили, например, что в январе 1940 года на лодке из-за плохого крепления со стеллажей в артиллерийском погребе упало два снаряда. Бог миловал - не взорвались. Двенадцатого июня того же года произошло несанкционированное заполнение цистерны быстрого погружения. Аварии удалось предотвратить лишь срочным продуванием воздухом высокого давления. В связи с этим, когда лодку ремонтировали на плавбазе «Красный горн», Ельтищев перед отъездом в отпуск специально попросил обратить внимание на притирку кингстонов злополучной цистерны. Но «Декабриста» из ремонта принимал командир другой лодки, принимал бегло, поверхностно, и о просьбе Ельтищева «забыл». Наконец, не обратили внимания на то, что «была не совсем в порядке» тумба управления горизонтальными рулями! На пробном выходе и погружении после ремонта ни командира, ни инженера-механика на борту лодки не было - они находились в отпуске, а больше «Декабрист», вплоть до трагического дня 13 ноября, под воду не погружался. Когда же Ельтищев вернулся, ему не дали времени, чтобы самостоятельно проверить лодку.

И вот при наличии всего упомянутого выше, без ревизии всей системы погружения-всплытия, без проверки непроницаемости прочного корпуса командование посылает подлодку «Декабрист» в полигон с глубинами свыше 200 метров. При этом на борту нет опытных старпома Г. И. Галагана и командира электромеханической боевой части К.В. Степанова - они в отпуске.

Глубина под запретом

Военные следователи искали любые «зацепки», способные пролить свет на причины произошедшего, искали везде. Вдова комиссара «Декабриста» Е.С. Прохоренко, в частности, вспоминала о том, что к ней дважды приходил незнакомый ей офицер и сначала просил, а затем с угрозами требовал, чтобы она отдала ему дневники погибшего мужа. Вероятно, помимо чисто личных впечатлений, наблюдений, в записях политрука пытались обнаружить и моменты служебного характера. Дневник пришлось отдать, и он бесследно исчез.

Но одним лишь выяснением причин катастрофы дело не ограничилось. Весь флот перетряхивали основательно, и, надо сказать, инспекторы находили действительно серьезные недостатки. В ча-

стности, выяснилось, что на большинстве подводных лодок состояние механизмов признали неудовлетворительным, а на Щ-404, М-175, М-176 - плохим. Тут же объявили взыскания: командирам - выговоры, инженеров-механиков - под арест на 7 суток...

Комиссия по расследованию гибели «Декабриста» закончила работу в декабре. На основе ее материалов нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов 19 декабря 1940 года подготовил доклад в ЦК ВКП(б). Здесь он рассмотрел уже упоминавшиеся три версии и еще одну, правда, как наименее правдоподобную, - «акт диверсии личного состава». Наиболее вероятной причиной гибели, по заключению наркома, могла стать внезапная потеря плавучести, произошедшая вследствие нарушения герметичности одной из цистерн подлодки. «Из-за растерянности личного состава меры по удержанию лодки от падения были приняты с опозданием, - считал Н.Г. Кузнецов. - Лодка проскочила предельную глубину, с большой силой ударилась о грунт, и этот удар сопровождался мощным взрывом».

Оргвыводы, которые последовали из той загадочной катастрофы: командующему Северным флотом А.Г. Головкин нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов объявил строгий выговор - «за низкий уровень боевой подготовки на флоте». Уже сам Головкин с санкции наркома отдал под суд военного трибунала комбрига капитана II ранга Д.А. Павлуцкого. С начальником штаба бригады подлодок М.П. Августинovichем разбирались суд чести. Командиру первого дивизиона подлодок М.И. Гаджи-еву, с учетом его безупречной службы, было «поставлено на вид».

Катастрофа «Декабриста» затем неоднократно поминалась недобрым словом, а на совещаниях высшего командного состава приводилась как наглядный пример плохого командования и грубого нарушения инструкций. В целом же для нашего подводного флота трагедия в Мотовском заливе обернулась... ограничениями в боевой подготовке. В частности, командирам подлодок были категорически запрещены погружения и маневры на глубинах свыше 70 метров. Этот запрет даже записали в новом «Положении об обеспечении безопасности боевой подготовки подлодок». Надо ли говорить, что подобная мера никак не способствовала обретению опыта подводниками, которым вот-вот предстояло вступить в Великую Отечественную войну.

Экспедиция с опозданием в полвека

Определенно ответить на вопрос, отчего погиб «Декабрист», и тогда, и сегодня, по мнению специалистов, можно только после изучения обломков подлодки. Были такие попытки сразу после

катастрофы? Или, быть может, водолазную экспедицию намечали провести на следующий год? Выяснить это так и не удалось. Понятно, что в июне 1941 года планы спутала война, а после нее, очевидно, к «Декабристу» возвращаться не стали.

Небольшой Мотовский залив отличается сравнительно большими глубинами и сложным рельефом дна. Поэтому обломки «Декабриста» могли лечь в глубокие разломы, а с учетом сильных течений можно предположить, что лодку уже в скором времени замыло илом и песком. Но идея отыскать «Декабрист», в общем-то заманчивая, тем более, что от главной североморской базы и до Мотовского залива считанные часы хода, и глубина, на которой лежит первая советская подлодка, достигаема для современных глубоководных аппаратов - 200-220 метров.

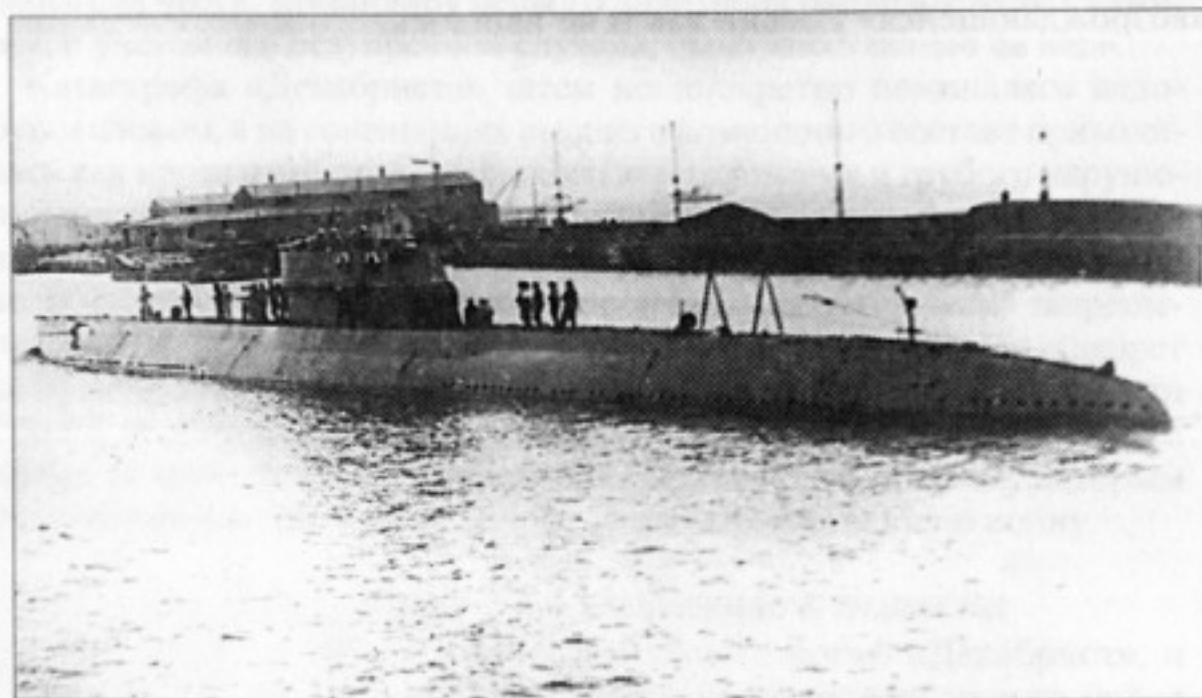
В январе 1990 года по инициативе музея Северного флота и флотской газеты «На страже Заполярья» группа энтузиастов попыталась организовать экспедицию к месту гибели «Декабриста». Им удалось найти понимание у командования. На лето 1991 года уже планировался выход в Мотовский залив специального поисково-спасательного судна Северного флота «Георгий Титов». Но сначала «Георгий Титов» задержался на судоремонтном заводе, а потом произошли известные августовские события. Ну а дальше стало не до патриотических инициатив. Точнее, инициативы-то рождались в избыточном количестве, да только вот денег на их воплощение у «возрождающейся» России так и не нашлось.



Директор завода № 402
С.А. Боголюбов



Легенда нацистского
подплава Гюнтер Прин



Подлодка «Декабрист»

Пылающие широты

Английского лорда грузили лебедкой

Во время войны беломорским лоцманам порой приходилось принимать смелые и нестандартные решения

Сколько судов, иностранных и наших, побывало в Архангельске и Молотовске за четыре военных года, и ни одно не вошло на портовые рейды без лоцмана: без него тогда ходить воспрещалось настрого всем - и большим, и малым судам. Водоизмещение роли не играло. У Белого моря, как известно, нрав своеобразный, и в навигационном отношении сложностей всегда хватало, в особенности в горле и на подходах к Двинскому устью. А тут еще война: часть маяков и станций закрыли, на радио- и световые сигналы ввели ограничения, а то и полный запрет. Не говоря уже о новом, особом порядке судов в ордере: как действовать в случае нападения авиации, как уклониться от встречи с подлодками или не попасть под огонь береговых батарей...

Все это должен был помнить и учитывать лоцман. Именно он нес персональную ответственность за безопасность проводки, ему подчинялся и капитан, поскольку строго секретная информация о правилах плавания, документы об изменениях навигационной обстановки доводились только до лоцманов.

Рейсы западного направления

Вот так и служили морскую службу все четыре года - каждый день и круглые сутки - северные лоцманы Великой Отечественной, о которых сегодня написано далеко не все и далеко не о каждом.

«Лоцманское дело само по себе нелегкое, а в годы войны трудное, опасное вдвойне, - рассказывал старейшина архангельских лоцманов капитан II ранга в отставке И.А. Антуфьев. - В январе - феврале 1943 года наш «Герцен» (капитан А. Соболев) должен был пройти из Мурманска до Йоканьги и обратно, с заходом в 23 точки. Сложное выпало задание: темное время года, навигационные огни, маяки погашены, туман, снег, морозы за 20 градусов, а из приборов - только магнитный компас... Или вот рейс на «Онеге» в Мотовский залив: на борту 300 человек военных, в кормовом трюме - мины, на палубе и в других трюмах - лес. Идти еще надо мимо берега, занятого немцами, а у них там дальнобойная артиллерия. И аэродромы близко - налет за налетом. Дошли до бухты Озерко, стали на якорь под разгрузку. После ужина новый налет: шесть бомбардировщиков - и прямое попадание в борт!.. Взрывной волной выбило двери и окна в штурманской ходовой, рулевого выбросило за борт, капитана убило. Мне тогда повезло: ранило несколькими осколками и контузия. А всего из экипажа погибли 10 человек...»

Главным считалось привести без потерь в порт и поставить под разгрузку союзные конвои. Однако если взять количественный состав судов и грузовой потенциал каботажных морских перевозок, то и здесь лоцманской службе выпали не менее трудные задачи. Самыми опасными вплоть до конца 1944 года считались рейсы западного направления: на Йоканьгу, Кильдин и Лиинахамари. В Арктику вели Нарьян-Марская, Новоземельская и Диксонская грузовые линии.

Казалось бы, с каждой милей на восток должна была уменьшаться вероятность встречи моряков с противником. Но данные потерь советского транспортного флота свидетельствуют: наш урон здесь был немногим меньше - мины, подлодки подстерегали караваны на всем протяжении Севморпути, от Архангельска до мыса Челюскин. К тому же Арктика, даже ближняя, в навигационном отношении никогда не считалась благоприятной для плавания.

Вот почему, начиная с июня 1941-го, в военно-лоцманскую службу были мобилизованы не только самые опытные гражданские лоцманы, поднаторевшие в проводках торговых судов, но даже и капитаны дальнего плавания, знающие толк, имеющие богатую практику в хождении по Севморпути.

К слову, военно-лоцманскую службу на Севере организовали еще в 1939-м. Ее возглавил известный северный мореход Ф.Е. Ушаков. В мирное время со своим небольшим штатом она занимала довольно скромное место в структуре флота. С началом же боевых действий все лоцманы оказались призванными под Военно-морской флаг.

Майнай Гарримана и Бивербрука!

В конце сентября 1941 года к Архангельску подошел английский крейсер «London». Он не относился к классу тяжелых, однако небольшие глубины устья Северной Двины и подходов к нему со стороны моря для него были опасны: корабль имел значительную осадку. К тому же, как назло, испортилась погода: крепко заштормило еще на переходе Атлантикой, а к моменту появления крейсера на внешнем рейде Архангельска по Белому морю уже гуляла крупная волна. Вести по узкому двинскому фарватеру «London», обладающий еще и большой парусностью, стало тем более опасно. Но иного выхода у архангельских лоцманов, похоже, и не было: на борту английского корабля в Советский Союз для участия в Московской трехсторонней международной конференции направлялись важные персоны: лорд В. Бивербрук и советник президента США У.А. Гарриман. Задержка столь высоких посланников «ввиду плохих метеоусловий» считалась более чем нежелательной. Вот тогда при самом непосредственном участии архангельских лоцманов и случилась во многом необычная история с доставкой Бивербрука и Гарримана на архангельский берег.

Первым с прикрытой от ветра стороны к английскому крейсеру подскочило небольшое гидрографическое судно «Мигалка», с началом войны мобилизованное для задач лоцманской службы.

Улучив момент, по штурм-трапу с трудом вскарабкались на борт корабля лоцманы Г.Н. Бибикив и Б.П. Пустошный. Их провели к командиру. После обычных традиционных приветствий они поинтересовались у командира осадкой крейсера. Двадцать семь футов, - ответил тот. Ровно столько же составляла и наименьшая глубина фарватера.

Стало ясно, что в таких условиях своим ходом английский корабль вряд ли скоро доставит своих дипломатов на городской рейд Архангельска.

Время неумолимо шло, и лоцман Пустошный как можно деликатнее предложил переправить лорда и советника на подошедший советский эсминец с помощью... грузовой стрелы.

После недолгих размышлений командир крейсера кивнул головой и направился в каюту к высокопоставленным пассажирам на переговоры. Отсутствовал он минут двадцать пять, а вернувшись, сообщил о согласии дипломатов... Тут же дали семафор на эсминец: «Подойти к борту. Принять ценный груз...»

Англичане позаимствовали кресло в своей кают-компании и надежно его застопорили. Оба дипломата, оказавшись на верхней палубе, имели еще возможность поразмыслить - отправляться в короткую, но рискованную «переправу» на русский борт либо качаться на зыби сутки-другие в ожидании хорошей погоды.

Первым со словами: «Делайте свое дело, господа» в кресло сел лорд Бивербрук... Заработала лебедка, и британский посланник оторвался от палубы крейсера, завис над эминцем, который, нужно сказать, прилично валяло, и плавно опустился на русскую палубу, где его подхватили десятки рук. У всех от сердца разом отлегло. Так же на советский корабль переправили и Гарримана.

«London» на двинском фарватере

Сложная ситуация разрешилась, но лишь наполовину: «ценный груз» к месту, конечно, доставили, теперь предстояло решать еще более рискованную задачу - провести крейсер в Северную Двину. Оставаться в том же положении на внешних подходах к устью и «держаться в точке», постоянно подрабатывая машинами, он уже не мог.

Шторм, малые глубины, узкий фарватер... Даже незначительная ошибка в этом случае грозила большими неприятностями. Конечно, учли все: прибылую и нагонную воду, силу ветра, парусность, но все равно риск оставался большим. Однако лоцманы Пустошный и Бибикив свой вариант проводки английскому командиру предложили. И тот его принял.

Крейсер развернули точно на створные знаки, он давал ход и стопорил машины мгновенно по команде наших лоцманов. Последние полагали по инерции «проползти» мелководье и не повредить винты. Смелый и рискованный план удался. Лишь однажды корпус крейсера ощутимо содрогнулся, вероятно, задев своим килем грунт, - команда его тут же заняла свои

посты по боевому расписанию, но ту злополучную отмель корабль миновал. Якорь англичане бросили напротив Маймаксы.

Подсчитаем тоннаж

Особенно сложными, по воспоминаниям моряков, были зимние проводки. В темное время, соблюдая требования светомаскировки, лоцманы вели суда, ориентируясь лишь на звуковые сигналы маяков и соседних по ордеру кораблей. Либо в узком канале битого льда, неотрывно наблюдая за силуэтом ледокола. Тут уж не разгонишься и не отвернешь: чего лучше желать вражескому летчику?

В лютые морозы Березовый бар, южнее Мудьюга, промерзал до самого дна. Оставалось либо ждать улучшения ледовой обстановки, либо пробиваться в Молотовск, куда, к слову, вел очень сложный фарватер. В том, что он был таковым, сходятся большинство участников конвоев, с которыми довелось беседовать на эту тему.

Обратимся к цифрам. Всего за годы войны, как подсчитано, под лоцманской проводкой северными морями было доставлено 62 млн 616 тыс. 315 тонн различных грузов. Большую часть из них переработал Молотовский порт. Обслуживали его те же лоцманы, что вели суда и в Архангельск. Однако, к сожалению, даже сегодня точно ответить, кто из лоцманов и скольким кораблям указывал путь к нашим причалам, практически невозможно. Мы имеем лишь сводные данные по наиболее отличившимся.

Больше всех судов провел лоцман И.А. Коваленко - 205, на 11 меньше у К.П. Мельчихина, 112 провел сам начальник военно-лоцманской службы Ф.Е. Ушаков. А вот по общему тоннажу грузов у К.П. Мельчихина самый «весомый» вклад - 1 млн 861 тыс. 389 тонн; следом И.А. Коваленко - 1 млн 521 тыс. 804 тонны.

Чьи имена еще встречаются в лоцмейстерских документах войны чаще других, так это И.А. Антуфьева, А.М. Смирнова, Б.П. Пустошного, Н.П. Ижмякова, З.И. Котцова и Б.А. Лукошкова.

- Сегодня из лоцманов военного времени в Архангельске остались в живых лишь я и Борис Александрович Лукошков, - с горечью сетовал И.А. Антуфьев (разговор тот был в 1989 году).

- Жаль, что гидрографические службы нас, своих ветеранов, забыли и никогда не вспоминают...

Сегодня все это достойно сожаления вдвойне, ведь в описании истории того же Молотовского порта военной поры фактически сделаны только первые робкие попытки, и без воспоминаний лоцманов оно будет далеко не полным.

Целлариус против Молотовска

Фашистский абвер не мог не заметить комплекса заводских, портовых и лагерных сооружений небольшого города в устье Двины

Мысль о том, что фашисты не ведали, что представлял собой Молотовск до войны, чем он стал с ее началом, я исключаю полностью. Крупнейшая судоремонтная, производственная и энергетическая база на всем северном фланге нашей обороны, центр перевалки поставок ленд-лиза, единственный пункт перекачки всех видов наливных грузов из танкеров, порт отстоя советского ледокольного флота мобилизованной Арктики... Немецкая разведка с ее отлаженной организацией, возможностями, без сомнения, все это знала. А потому у любого, кто всерьез обращался к истории Молотовска военной поры, непременно напрашивался вопрос: что предпринимали фашисты для поражения такой масштабной стратегической цели, какой являлся Молотовск?

Тревожное небо

О налетах вражеской авиации на Молотовск стоит сказать отдельно хотя бы потому, что долгое время о них существовали противоречивые сведения. О бомбардировках завода, порта, города заговорили только спустя три с половиной десятилетия после войны, тогда как официально-историческая литература эти факты или замалчивала, или отрицала. Воспоминаний же очевидцев в ту пору вообще не публиковали. Они появились гораздо позднее и относительно воздушных налетов на Молотовск также отличались разноречивостью.

Сергей Константинович Бондаревский - один из бывших заключенных и инженеров судостроительного производства, например,

вспоминал: «Непосредственные военные действия в Молотовске не ощущались. Иногда в отдалении виднелись бомбардировки «зажигалками» Архангельска... За всю войну к нам (имеется в виду Молотовск - прим. О.Х.) один раз, вероятно, случайно, залетел фашистский самолет, сбросил бомбу, разорвавшуюся в болоте...»

К слову, об упомянутой, якобы единственной, бомбе, сброшенной немцами на Молотовск, разговоры ходили очень долго. Даже в семидесятые годы, то есть спустя тридцать лет, слух о ней продолжал будоражить обывателя. Утверждали, что бомба эта упала на пустыре рядом с домом по улице Советской, 11, на втором этаже которого позже долгие годы располагалась редакция городской газеты «Северный рабочий». Поскольку та же версия гласила, что бомба не взорвалась, а ушла глубоко в болото, в коллективе редакции, как помню, по этому поводу возникало немало мрачных шуток...

В то же время мы знаем и даже имеем множество документальных подтверждений, как фашистская авиация безжалостно жгла архангельские лесозаводы, биржи, склады, причалы. Да и сам город немцы бомбили очень жестоко, особенно в 1942-м.

А Молотовск?! Фашисты знали, что и Молотовск принимал союзные и внутренние арктические конвои. Более того, их авиация минировала не только устье Северной Двины, но и подходы к Молотовску. И уж точно - не заметить внушительного комплекса его заводских, портовых, лагерных и поселковых сооружений немецкие пилоты, летящие к Архангельску, просто не могли. Потому и возникают серьезные сомнения в утверждении Бондаревского о том, что «за всю войну в Молотовск один раз, вероятно, случайно, залетел фашистский самолет».

Так бомбили Молотовск или нет? Если нет, то почему? А если все же бомбили, то отчего ни в городе, ни в порту, ни на заводской территории не осталось серьезных разрушений? Чтобы ответить на эти вопросы, пришлось провести специальное расследование.

Согласно общепринятой версии, основной целью немецких бомбардировщиков якобы был Архангельск. Молотовску отводилась роль «запасной». Однако у меня подобное объяснение вызывает серьезные сомнения. Вряд ли Молотовск с его мощной судостроительной и судоремонтной базой, с портом, принимающим зимой основной поток грузов ленд-лиза, с мощной ТЭЦ, с другими объектами, с рядом воинских частей интересовал немцев меньше, чем Архангельск, а потому никак не мог быть их «запасной целью».

Гораздо убедительнее звучит иная версия: Молотовск для фашистской авиации был труднодоступен, поскольку его объекты были защищены хорошо организованной эшелонированной противовоздушной обороной, и, чтобы преодолеть ее, немецким бомбардировщикам не хватало горючего.

Взяв груз бомб, они поднимались с аэродромов Финляндии и даже Норвегии, затем несколько часов шли к устью Северной Двины. Здесь предстояло предпринимать маневры на форсированных режимах, чтобы обходить расположение зенитных батарей, уклоняться от их заградительного огня, точно выходить на объект и... все это время помнить о том, что предстоит возвращаться не близкой дорогой. Порой самолеты беспорядочно бросали бомбы, а дозорные службы Беломорской флотилии фиксировали случаи, когда фашисты, так и не достигнув цели, сбрасывали свой смертоносный груз уже на обратном пути, в том числе и на поморские деревни Летнего берега Белого моря. Попытки же немецкой авиации прорваться к Молотовску предпринимались не однажды. Только 31 августа 1942 года во время массированного налета на Архангельск и Молотовск, как указывается в документах, было сброшено свыше 7 тысяч фугасных бомб.

Еще один воздушный штурм был предпринят немцами 20 сентября 1942 года, когда на рейде бросили якоря транспорты конвоя RQ-18. Но наиболее интенсивной считают бомбардировку Молотовска немецкими самолетами 23 марта 1943 года. Тот налет связывают с приходом союзного конвоя JW-53, который завершал серию конвоев зимы 1942-1943 годов. Фашистская авиация обнаружила его в Белом море еще в полдень 26 февраля. Суда прошли в порт Молотовска, а ледокольные силы остановились на внешнем рейде.

Сработала ли советская фронтовая разведка, либо постаралась агентура в тылу врага, но о предстоящем налете фашистской авиации в Молотовске узнали. Транспорты и ледоколы заблаговременно, с потушенными огнями, вышли из порта и рассредоточились в Двинском заливе. Поэтому за бомбардировкой моряки наблюдали со стороны.

Известный северный капитан Константин Сергеевич Бадигин оставил нам свое свидетельство о тех часах: «В назначенный срок порт опустел. Ночью разбудил вахтенный. Радиogramма: «Воздух!». Восемнадцать самолетов Ю-88 летят курсом на восток. Я вышел на мостик. Аннин был уже там и тихо разговаривал с

вахтенным. Во льду, совсем близко, застыли затемненные громады транспортов. Среди них - знакомые очертания ледоколов. Ни одного огонька! И вдруг яркая вспышка на юго-востоке! Другая, третья! Отдаленный гул взрывов. - В Молотовске, Константин Сергеевич... Вовремя ушли.

Проводив один караван, приведя в порт другой, мы с радостью увидели, что Молотовск не пострадал от воздушного налета. Зенитчики сбили один вражеский самолет. Несомненно, нападение было предпринято в связи с нахождением в нем союзных транспортов, о чем противнику стало известно».

В тот день на нефтебазу, рейд и другие объекты Молотовска было сброшено 38 фугасных бомб. Артиллеристы 81-го отдельного артиллерийского зенитного дивизиона сбили немецкий бомбардировщик Ю-88.

В 1943 году наблюдательными постами Беломорской военной флотилии отмечено снижение активности вражеской авиации в Белом море. Если в 1941-1942 гг. зафиксировано 1250 так называемых «самолето-пролетов», то в 1943-1944 гг. уже только 567. В том числе к Молотовску уже тщетно пытались прорваться отдельные звенья бомбардировщиков и одиночные самолеты. Последний воздушный бой над Усть-Двином зафиксирован 28 февраля 1944 года. Тогда наши летчики сбили один немецкий самолет Хе-111.

«Под колпаком» у Канариса

Во время войны советский Северо-Запад и даже его арктическая зона постоянно находились под прицелом одного из специальных отделов германской военной разведки и контрразведки - абвера, который возглавлял небезызвестный адмирал Ф. Канарис. Известно, что в планах диверсионно-разведывательных операций этого ведомства значился и Молотовск. В период известной закрытости главных предприятий ГРЦАС и города в целом услышать подробности об этом нечего было и надеяться. Исследователи эту тему справедливо относили к разряду запретных. Возможно, в том и был свой резон. Однако ныне все обернулось, и нежелательным образом: со временем уходили свидетели, документы исчезали - в конечном счете стерлись целые страницы летописи. Поэтому все далее сказанное справедливо назвать одним из тех моментов истории Северодвинска, который удалось с трудом извлечь из забвения и который еще предстоит уточнить.

Полное название упоминаемого отдела немецкой разведки -

«Абвернебенштелле Ревал». Возглавлял его фрегаттен-капитан Александр Целлариус. Фильм «Вариант «Омега» с Олегом Далем в главной роли советского разведчика как раз повествует о «бюро Целлариуса», которое квартировало и действовало в Таллине. На Архангельскую область «работали» сразу три из множества его школ диверсантов-разведчиков: под финским городом Рованиеми, в местечке Везене близ Сювари, в оккупированном Петрозаводске.

Агентов вербовали из русских военнопленных и перебежчиков. Были и убежденные враги - как правило, выходцы из Прибалтики. Немцы и финны готовили из них подрывников и радистов. Основной курс длился полгода. Когда становились известными конкретный район и цель будущей операции, шла дополнительная подготовка. В наш тыл «выпускники» в большинстве случаев забрасывались самолетами. Крайне редко использовались другие варианты. Наиболее известными сегодня являются рейды вражеских разведчиков в Каргопольский и Няндомский районы, их попытки выйти на линию Обозерская - Беломорск, непосредственно на Архангельск. Ставились чисто разведывательные цели: характер, интенсивность и объемы поступления грузов ленд-лиза, организация перевозок, вероятность высадки английских дивизий для поддержки Красной Армии.

Главная цель - ТЭЦ

«Перспективных» целей в Молотовске было предостаточно. Единственная магистраль на Исакогорку, транспорты в порту (в том числе и со взрывчаткой), ледоколы, без которых хождение во льдах практически невозможно, нефтебаза, наконец гидротехнические сооружения завода № 402. Но Целлариус, лично разрабатывавший план операции, профессиональным взглядом определил объект, диверсия на котором могла бы надолго парализовать и порт, и завод, и город, - ТЭЦ.

Известно, первую военную зиму Молотовск пережил чудом. Часть теплотрасс тогда разбило холодами, стояли вымерзшие дома, горели костры в цехах... Но оставалось еще электричество. На самом пределе, но люди жили и еще работали. В том, что лютые морозы при разрушенной ТЭЦ нанесут больший ущерб, чем несколько авианалетов, - немцы не сомневались, все точно просчитали.

У идеи Целлариуса был соавтор - инструктор разведшколы по морскому делу, некто, скрытый под кличкой Дубровин, бывший

архангельский моряк-механик тралового флота, призванный в Красную Армию и попавший в плен. Он же и был поставлен во главе группы, которой предстояло осуществить диверсию. Последнюю готовили тщательно. Об этом говорит то, что будущих исполнителей перевели непосредственно в Таллин. Здесь с ними уже работал заместитель Целлариуса - финский офицер-разведчик Кристьян.

Конкретно план состоял в следующем. Пятеро диверсантов после заброски должны были легализоваться и проникнуть в Молотовск. Агентам Дубровину и Борину ставилась задача внедриться на ТЭЦ - механиком и кочегаром. Еще двоим - радистам Стефановскому и Фомину - поручалась связь с центром. Пятый - шофер Котов - обязан был обеспечить исчезновение группы с места диверсии. Каждый имел свою легенду вместо истинной биографии. Все надежно подкреплялось документами.

Непосредственно осуществить акцию поручалось Дубровину и Борину. Вывести из строя станцию решили так называемым пережогом котлов. Для этого не требовалось никакой взрывчатки или же иных «сильнодействующих средств». Умело организованное нарушение в режиме обслуживания станции действительно могло привести к огромному и, главное, трудноисправимому ущербу. При этом у диверсантов появлялся шанс покинуть место аварии, как говорится, без лишнего шума.

План покушения на Молотовск руководство немецкой разведки утвердило 15 ноября 1942 года. В России уже начиналась зима...

Отправки ждали со дня на день. Однако в начале декабря группу неожиданно посетил Целлариус и личным распоряжением временно отменил задание. Известна официальная версия: «возникли затруднения с приземлением в районе Молотовска», а также с организацией «проживания и внедрения на заводскую ТЭЦ». Важно отметить: речь шла только о переносе операции, но никак не об исключении ее из планов разведцентра.

Здесь возникают как вопросы, на которые пока нет возможности ответить, так и отдельные предположения.

Первое. Вряд ли группа из пяти диверсантов могла быть заброшена «на пустое место»: нельзя исключать, что к моменту ее появления в городе мог или должен был появиться некто, кому вменялось в обязанность помочь или же контролировать исполнение задания. Возможно, это звено операции и дало сбой.

Второе. Выбросить группу с самолета на парашютах вблизи

такого стратегического центра и остаться при этом незамеченным - задача действительно трудновыполнимая. Целлариус мог прорабатывать иные, более надежные планы доставки диверсантов. Учитывая, что по времени это был пик в развертывании немецких подводных сил на нашем Севере, осмелюсь предположить существование варианта высадки с подводной лодки. Разумеется, не зимой. Косвенные подтверждения тому есть. По давней и прочно устоявшейся молве, в районе островов Анфал и Голец в дельте Северной Двины был секретный немецкий аэродром подлета, куда якобы подходила фашистская подлодка.

Если сопоставить отдельные моменты, касающиеся прибытия и стоянки в Молотовске союзных конвоев, даты вражеских авианалетов и довольно прицельное бомбометание, можно утверждать, что вплоть до середины 1944-го город прочно занимал место в списке объектов, наиболее интересовавших абвер. Нет оснований исключать, что Целлариус тогда ограничился лишь единственной попыткой заброски сюда группы Дубровина.

Так или иначе, но ту операцию немцам провести так и не удалось. Это главное. Хотя упомянутые разведчики (кроме Дубровина) меж тем оказались-таки в нашем тылу. Произошло это 25 мая 1943 года. Их сбросили на парашютах в районе деревень Куя и Золотица на Зимнем берегу. Вот только задание их перенацелили на Архангельск. И это уже иная история, напрямую к Молотовску отношения не имеющая.

Истребители с Профсоюзной

Батальон назывался истребительным. Как и во многих других прифронтовых городах, в Молотовске его создали в первые же месяцы Великой Отечественной. И хотя по масштабам города той поры это было крупное воинское формирование, да и существовало оно достаточно долго, сведения о нем, о его бойцах как-то затерялись в числе прочих страниц летописи военного времени «закрытого города» Молотовска.

Первым, спустя более сорока лет после войны, вернулся к этому факту ягринский краевед П.П. Ивонцын. Он обнаружил в Гатчинском ЦВМА список войсковых частей, располагавшихся на территории Молотовска, и впервые обнародовал его в открытой печати. Но даже после этого батальон по-прежнему пребывал вне интересов местных исследователей. А ведь открытие ждало бы даже при беглом ознакомлении со списком его бойцов - в составе батальона

числились ныне известные горожане, можно сказать - личности Северодвинска, а тогда совсем еще молодые люди.

«Город был небольшим, а потому все и каждый, можно сказать, были на виду, и любой посторонний или же новый человек наверняка бы сразу привлек внимание. А в общем-то мы над этим вопросом и не задумывались, - сказал бывший боец истребительно-го батальона, а позже Почетный гражданин города, лауреат Ленинской премии И.С. Бахтин. - Если мы и ждали непрошенных гостей, то с парашютным десантом на окраины Молотовска. О том, что такой десант вполне возможен, постоянно говорили нам и командир батальона, и главный наш контрразведчик Михаил Орлов, к слову, бывший корабель, до войны - начальник участка на строительстве эсминца «Охотный» («Сталин»))»

Молотовский истребительный батальон состоял из трех взводов. Два были строевыми и еще один - сокращенный, санитарным. Формированием их занимался лично первый секретарь горкома Иван Афанасьевич Плюснин. Бойцы - из числа молодежи, что покрепче здоровьем, плюс резервисты по линии военкомата и часть партхозактива. Оружие - не учебное, боевое. И главное - здесь действовал воинский устав РККА, причем строго и неукоснительно.

Командовал батальоном кадровый офицер, капитан-пограничник по фамилии Воробьев. Позже, когда он ушел на фронт, командование принял Владимир Львович Цинев.

«Батальон располагался в здании на Профсоюзной, 36. Дом этот сохранился и сегодня, правда, после нескольких серьезных ремонтов, - вспоминал бывший комвзвода Иван Васильевич Лодыгин, не столь давно - главный энергетик Севмашпредприятия, а в войну, несмотря на свою молодость, - один из руководителей электросетей города. - На втором этаже - классы, где проводились учебные занятия, во дворе - охраняемый оружейный склад, а пустырь, где впоследствии появился нынешний стадион «Строитель», мы использовали как плац. Два раза в неделю бойцы были обязаны являться на Профсоюзную для учений. Кроме того, велось дежурство, повзводно, с боевым оружием и по расписанию».

В пределах города задача батальону формулировалась так: обезвреживание диверсантов, поддержание порядка на улицах и слежение за светомаскировкой.

«Светомаскировка в городе была поставлена на хорошем уровне, - продолжил Иван Васильевич. - Но еще лучше ее организовали на

заводе. Здесь даже окна и проемы покрасили так, что после войны их не могли отскоблить, и стекла пришлось заменить на новые... Во время воздушных тревог ни один лучик света, ни один проблеск не должен был выдать вражескому летчику местоположение объекта. Но случилось однажды, кто-то зевнул и лампочку не выключил, как помню, в одной из квартир дома по Профсоюзной. Так Иннокентий Степанович Бахтин из винтовки да и в окно - мгновенно ее погасил... Это в городе. А на заводе по не выключенным прожекторам стреляли не раз».

По сигналу воздушной тревоги, где бы ни был, чем бы ни занимался, боец батальона обязан был прибыть на Профсоюзную в течение 15 минут! Иным за это время надлежало пробежать приличное расстояние - от главного эллинга - нынешнего цеха 50, а то и вовсе с заводской набережной...

«Распорядок ввели строжайший! Первое время и жили-то мы на казарменном положении, поблажку сделали потом - разрешили ночевать дома, - вспоминал И.С. Бахтин. - Особо тяжелым выдался 1942-й. Многие бойцы болели. Кого простуда подстерегла, кого цинга. И голод! Ноги пухли так, что другой раз голенища валенок приходилось надрезать - иначе не надеть. Но исключений ни для кого не делалось - такова война».

В 1942-м, более чем в каком-либо другом году Великой Отечественной, в Молотовске ждали вражеского десанта. Фашисты уже стояли в Петрозаводске, вышли на Кемь, а оттуда для бомбардировщиков и транспортных самолетов всего-то час-полтора лета. К тому же, велись разговоры, что немецкие лодки проникли в Белое море. Безусловно, на отражение возможного десанта нацеливались и другие войсковые части Молотовска, но на периодическое прочесывание пригородов чаще отряжали именно истребительный батальон.

Такие операции велись в направлениях на Рикасиху, но чаще - на Солзу и Неноксу. К месту возможной высадки фашистов бойцов доставляли на грузовиках. Здесь разворачивались цепи на дистанцию видимости друг от друга днем, и так, чтобы слышать голос товарища в ночное или сумеречное время.

Десант на острова

Самую крупную свою операцию молотовский истребительный батальон провел на островах Двинской дельты в августе-сентябре 1942-го, когда налеты фашистской авиации на Архангельск стали особенно

ожесточенными. Урон рос с каждой бомбардировкой, и возникла догадка: уж не наводит ли кто самолеты немцев, подавая им условные сигналы с усть-двинских островов?

В Архангельске, к слову, как это ни покажется странным, своего истребительного батальона не сформировали. Поэтому по тревоге поднимали молотовский. Как свидетельствуют ветераны, действовали тогда очень оперативно. Бойцов из города привезли на заводской причал, а там уже под парами ждал буксир и несколько гребных карбасов у него «на поводу». Через несколько часов батальон высадился на островах к западу от устья Корабельного рукава. Бойцам выдали карабины «Маузер», кстати, более удобные в применении, нежели отечественные винтовки, каждому - по 150 патронов и пищевой комплект - консервы, сухари, соль, сахар...

Затем пять суток молотовчане повзводно и практически беспрерывно прочесывали острова Большой и Малый Ключев, Гремиху, Варгай, Тойнокур, Подостров и Кумбыш. Ночевали там же: если повезет - в рыбацкой избе, а случалось - и под открытым небом. А в небе тревожно гудели немецкие самолеты...

«Меня назначили комвзвода. Но поскольку был я совсем еще молодым, дали в заместители комиссара - главного инженера стройки. Вот он по сути тогда и командовал, - рассказывал И.В. Лодыгин. - Опыта у большинства товарищей еще не было. Сейчас можно с улыбкой вспомнить, как прочесывали Кумбыш. Выстроились цепью, в 15-20 шагов друг от друга, и пошли. Ну и комиссар наш тоже во всеоружии - в одной руке наган, в другой... кинжал!

Беда еще в том, что в нашем взводе не было поморов, люди подбирались из городских - ни рыбаков, ни знающих лес, море, да и карт местности нам не выдали... В отливах-приливах мы не ориентировались и оттого изрядно намучились, не однажды стаскивая карбасы с отмелей. Та же история и у соседей. А в день, когда буксир забрал нас обратно, едва ли не всем батальоном пришлось стаскивать с осушки какой-то очень крупный карбас или даже бот...»

«Финских сигнальщиков» на островах тогда обнаружить не удалось, но операции по прочесыванию местности проводились вплоть до выхода Финляндии из войны в 1944-м...

Вспомнить всех поименно

Первый взвод батальона, по словам И.С. Бахтина, формировался из работников завода. Правда, начальников цехов сюда не привлекали, но вот заместители были. Скажем, вместе с Иннокентием

Степановичем нес службу и Александр Иванович Горбушин - заместитель начальника цеха №5. Брат И.А. Плюснина - Владимир, энергетик цеха №5-7, командовал первым взводом. А еще Павел Викторович Попко, Никон Алексеевич Урпин - люди на заводе известные.

Бывший командир второго взвода Иван Васильевич Лодыгин назвал троих, ныне живущих в городе сослуживцев: Александр Алексеевич Гоглев, Валентина Дмитриевна Исакова, Василий Гаврилович Пушко...

Всего же из бойцов молотовского истребительного батальона сегодня в городе остались немногие, едва ли их наберется два десятка. Но, если откровенно, живут они с чувством не то что обиды, а с сознанием несправедливости. Дело в том, что их и по сей день не считают участниками войны, а лишь ее ветеранами.

«Как же так? - спрашивал И.С. Бахтин. - К фронтовикам приравнивают вспомогательный состав тыловых госпиталей - дровоколов, дворников, подсобных рабочих, а нам говорят: вы были учебной частью».

В рассуждениях Иннокентия Степановича есть логика, ведь дело не в том, к какому виду формирований относились те или иные части на бумаге, главное - какие конкретные задания выполняли их бойцы. У молотовского истребительного батальона они являлись боевыми: при оружии и полной воинской экипировке несла караульная служба, велось патрулирование улиц и территорий, не говоря уже об операциях по прочесыванию местности. Наконец, повторюсь, в батальоне, в отличие от того же народного ополчения, а оно в Молотовске тоже было, имел силу Устав Красной Армии. Так почему не участники Великой Отечественной?

Растолковать данный казус официальные ведомства не смогли: либо слали отписки, мол, батальон числился учебным, либо вообще отмалчивались. Но, думается, дело тут все-таки в скарденности нашего государства.

Известно, участникам войны полагаются льготы, надбавки к пенсии. А в таком нищем государстве, как наше, особо жадный чиновник. Пополнять списки льготников, с его точки зрения, значит, обременять и без того тощий бюджет, от которого сам чиновник, между прочим, неплохо кормится. Отсюда и сугубо формальный, чиновничий подход: бумага - это закон, а по бумаге - не положено. Одно смущает: в России, когда посылают защищать государство, всегда клянутся не забыть, вспомнить всех поименно.

Клад «Эдинбурга»

Он пролежал на дне Баренцева моря сорок четыре года

В тот день, как и накануне, мурманский порт бомбили. Уже на исходе его к стальному борту «Эдинбурга» буксиры прижали две плоскодонные баржи, и на английском крейсере объявили аврал.

«Внезапный звонок буквально выбросил меня из койки, - вспоминал позже старшина Артур Стюарт. - Взглянув на часы, я решил, что они остановились: стрелки показывали 23.45. Но часы шли, в чем я убедился, выбежав на палубу. Здесь мне пришлось занять место в цепочке моряков, передававших друг другу небольшие, но очень тяжелые ящики. Их поднимали с двух русских барж, стоявших у правого борта.

Двое наших, поскользнувшись на обледенелой палубе, выронили свой ящик, и по стальному настилу рассыпались тускло-желтые кирпичики дюймов в 12 каждый. Это было золото! Подошедший контр-адмирал Бонхэм-Картер проследил за сбором слитков и объяснил, что они предназначены русскими для уплаты казначейству США. Когда последние обломки ящиков убрали, мы все увидели, что их маркировка размылась, оставив на снегу ярко-алое пятно.

- Дурной знак, - сказал контр-адмирал, - это золото сочится кровью...»

Золото и порох рядом

В Мурманск «Эдинбург» прорывался с боем. 8 апреля сорок второго из Рейкьявика вышел союзный конвой PQ-14. В его составе было 25 транспортов. Его защищали семь эсминцев и два вооруженных траулера, переоборудованных под корабли противолодочной обороны. Возглавил же конвой легкий артиллерийский крейсер из 18-й эскадры англичан - «Эдинбург». Впрочем, в немецких справочниках Второй мировой он значился как «линейный корабль противовоздушной обороны». «Эдинбург» («Edinburgh») относился к серии британских крейсеров предвоенной постройки. Всего у англичан было семь таких кораблей. Головной из них

«Southampton». Следом вошли в состав их флота «Birmingham», «Sheffield», «Gloucester» и «Manchester». «Эдинбург», как и «Belfast», уже являлись усовершенствованными крейсерами данного типа.

Несмотря на достаточно крупное водоизмещение - 12-15 тысяч тонн, англичане классифицировали их как «легкие». Основное вооружение крейсера составляла артиллерия: двенадцать 6-дюймовых (150 мм) орудий, пять 4-дюймовых (100 мм), двенадцать 40-мм зенитных автоматов. Имелись также шесть торпедных аппаратов. Крейсера развивали ход свыше 32 узлов, и в целом моряками характеризовались как хорошие корабли, а при защите транспортных конвоев - как одни из лучших.

Через четверо суток часть транспортов повернули обратно из-за опасений застрять во льдах, которые оказались на пути. От боевых столкновений на этом участке пути «четырнадцатый трансатлантический» все время спасала нелетная погода. Немецкие бомбардировщики, прижатые туманом, стояли на аэродромах. Обнаружить и атаковать конвой они смогли, когда он приблизился к норвежским берегам. Они напали на него, но безуспешно, даже неудачно. Заградительным огнем англичане сбили два бомбардировщика и еще несколько повредили. Позже расправиться с конвоем попытались подлодки, но расстрелять им удалось только транспорт «Empire Howard». Сделала это U-403 тремя торпедами. На борту судна, затонувшего в течение минуты, погиб коммодор конвоя.

19 апреля PQ-14 вошел в Кольский залив. Опасаясь сброшенных немецкими самолетами мин, тральщику T-101 поручили протралить мурманский рейд. Затем транспорты разбрелись к причалам, а корабли бросили якоря на рейде Ваенги.

Советское золото (93 ящика - 471 слиток высшей, 999 пробы, общим весом 5,5 тонны) действительно предназначалось американцам в счет оплаты ленд-лиза. Отправить особо ценный груз решили с конвоем QP-11, полагая, что морской северный путь наиболее скорый и безопасный. Действительно, по сравнению с осенью и зимой первого года войны к весне сорок второго потери в конвоях хотя и росли, но пока еще не внушали больших опасений. Ценный груз на две трети был застрахован в Госстрахе (позднее - Ингосстрах) СССР и на треть - в Бюро страхования военных рисков правительства Великобритании.

Слитки под большим секретом и внушительной охраной доставили в Мурманск, где они и дождались «Эдинбурга». Английские

моряки перенесли их в самое защищенное место крейсера - в артиллерийские погреба под третьей палубой. Ящики с золотом расположили на стеллажах рядом с боезапасами.

Конвой QP-11 формировался в Архангельске и Мурманске. 25 апреля первая группа судов с охранением покинула двинской рейд. На следующие сутки, когда «Эдинбург» принимал на борт золото, в море вышли и корабли из Кольского залива. Крейсер отчалил уже в ночь с 27 на 28 апреля. Он быстро настиг тихоходные транспорты и занял свое место в походном ордере.

Схватка на 71-й параллели

Утром 30 апреля «Эдинбург» покинул конвой и ушел вперед на 20-30 миль. Крейсер двигался так называемым широким противолодочным зигзагом со скоростью 18-19 узлов. И все же его подстерегла фашистская подлодка U-456 - одна из лучших в 16-й флотилии немцев. Командир ее - капитан-лейтенант Макс Тайхерт - считался мастером «бесперископных атак», две торпеды он отправил без промаха. Залп был произведен в 16.10. Следы торпед англичане заметили, но уклониться не смогли - «Эдинбург» шел с недостаточной для этого скоростью, и в 16.13 обе торпеды поразили крейсер...

Первая угодила в борт точно в районе мидель-шпангоута, где располагались топливные цистерны. Взрыв был сильнейшим! В огромную пробоину с ревом хлынула вода, вышли из строя первое машинное отделение, центр корабельной связи, генераторы, системы главного артиллерийского калибра крейсера оказались обесточенными. Вторая торпеда взорвалась в корме, оторвав руль и два винта. При этом железный настил четвертого дека вздыбился так, что закрыл обзор комендорам кормовых орудий.

Но крейсер оставался на плаву. Командир U-456 «добить» его не мог. По одной из версий, в крейсер он выстрелил двумя последними торпедами, по другой - на лодке вышли из строя торпедные аппараты. Поэтому в свой квадрат он вызвал с «соседней» позиции подлодку U-209 лейтенанта Бродда. Однако гораздо большую опасность для тяжелораненого корабля представляли немецкие эсминцы группы «Арктика» под командованием капитан-цур-зее Альфреда Шульце-Хинрихса. Эти корабли вышли из своих баз на перехват конвоя. А среди них - известный на нашем Северном флоте «Herman Shoemann», потопивший летом 1941 года два советских сторожевика - «Пассат» и «Туман».

Между тем борьба за жизнь экипажа и английского корабля продолжалась. В первые же минуты после подводной атаки «Эдинбург» принял огромное количество воды и получил крен в 25 градусов. Аварийные партии англичан действовали и грамотно, и самоотверженно. В ледяной воде, в полумраке затопленных помещений им удалось завести пластыри, укрепить переборки, включить насосы, уменьшить крен до 18 градусов. В нижних помещениях кормовых отделений люди лихорадочно пытались запустить хотя бы один - правый - уцелевший валопровод, а на верхней палубе моряки расчистили полують от обломков, срезали рваные листы металла, чтобы на корму можно было принять буксировочные концы. Поступление забортной воды окончательно удалось остановить только к полуночи. Затем дали электроэнергию системам носовых орудий главного калибра. В 250 милях от Кольского залива крейсер готовился к последнему своему сражению.

Конвой QP-11 все еще находился рядом. Из его непосредственного охранения на помощь «Эдинбургу» бросились два эсминца - «Forester» и «Foresight». Они опередили фашистскую субмарину U-209. Та подкралась к крейсеру часом позже и попыталась его атаковать. Ее обнаружили, но сбросить глубинные бомбы эсминцу «Forester» не удалось: механизмы в кормовой части его палубы оказались под слоем льда. И тогда командир корабля Джордж Хаддарт решился на таран. Кованый форштевень эсминца снес перископ субмарины, и она поспешно отошла, легла на грунт.

Еще через несколько часов к «Эдинбургу» приблизились два советских корабля - эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный», присоединилось и посыльное судно П-18. Все попытки взять крейсер на буксир первое время не приносили успеха: море штормило, и тросы четырежды рвались. Сам же поврежденный корабль двигался с полутораузловой скоростью. Путь до Мурманска он смог бы преодолеть за четыре дня. Наконец «Эдинбург» удалось взять на буксир. Но рано утром 1 мая оба советских эсминца ушли на базу заправляться топливом. Впоследствии этот поспешный отход советских эсминцев был истолкован англичанами по-своему и даже имел серьезные последствия для союзнических отношений. Примерно тогда же из Мурманска на смену им вышли СКР-28 «Рубин», буксир-спасатель № 29, а также четыре минных тральщика из 6-й британской флотилии, - «Hartier», «Hussar», «Gossamer» и «Niger».

Фашистские эсминцы вышли на конвой 1 мая, в 12.45. На этот момент численный перевес был на стороне англичан - 4 эсминца, 4

корвета, минные тральщики. Но по боевым возможностям три немецких корабля серии «Narvik» представляли серьезную силу. Во-первых, огневая мощь всех их была под стать крейсерам, поскольку на крупных фашистских эсминцах (водоизмещение 1625 тонн), в отличие от английских, имелись орудия калибра 150 и 127 мм, к тому же, они превосходили английские еще и по точности, и по скорострельности. Кроме того, часть орудий с британских кораблей вообще были сняты, чтобы «облегчить» их и увеличить запасы топлива для перехода через океан. Во-вторых, немецкие эсминцы имели еще и преимущество в скорости - 36 узлов. Англичане же, имея под своей опекой не только тихоходные транспорты, но и фактически неуправляемый крейсер, в определенной степени лишались свободного маневра. Реально помочь им могли бы советские эсминцы, но рядом их не было.

Бой получился жарким, длился он 5 часов. Противники ставили дымовые завесы, несколько раз выходили в торпедные атаки и практически беспрестанно вели артиллерийский огонь.

Сначала немцы попытались прорваться к транспортам, которые держались ближе ко льдам. Одна из торпед поразила теплоход «Циолковский» - единственное советское судно в конвое. Одни утверждают, что торпеда была с немецкого эсминца (Z-24 или Z-25), другие говорят - с еще одной немецкой подлодки. Немцы целились в эсминец «Bulldog», промахнулись, и смертоносный снаряд уже на пределе дальности настиг теплоход. Судно капитана В.Г. Левицкого затонуло стремительно. Из 42 человек экипажа вооруженный траулер «Lord Middletown» поднял всего 13. Произошло это в точке с координатами - 71 градус 46' северной широты и 34 градуса 30' восточной долготы.

На британском эсминце «Amazon» из офицеров остался в живых только младший лейтенант. Он и принял командование кораблем. Серьезные повреждения получил и эсминец «Bulldog». У него были разбиты все кормовые орудия. Но англичане яростным огнем все же вынудили фашистов отступить. Охраняемый конвой двинулся на север, чтобы укрыться во льдах, а часть военных кораблей продолжила сопровождение «Эдинбурга».

Рано утром 2 мая немцы вышли в повторную атаку. Теперь главной их целью стал поврежденный крейсер. По сигналу тревоги в 6.00 на «Эдинбурге» обрубили буксирные тросы и крейсер, лишенный руля, на 8-узловом ходу начал «выписывать циркуляции». Все его уцелевшие орудия открыли огонь по врагу.

На этот раз сражение длилось не более трех часов, но отличалось еще большей ожесточенностью. «Forester» получил попадание снаряда в рубку, погиб командир и еще 10 человек команды. В «Foresight» попали четыре раза, но убитых было всего девять. А в «Эдинбург» угодила еще одна, уже третья, торпеда, и снова - в левый борт!

Фашисты потеряли эсминец «Herman Shoemann». Утверждают, что именно снаряды главного калибра английского крейсера поразили оба его турбинных отделения. Немцы попытались снять экипаж. В 8.15 четыре минных тральщика англичан развернутым строем вышли в атаку. Фашисты приняли их за эминцы и стали отходить. «Herman Shoemann» затонул. На катере и спасательных плотках остались 56 человек. Впоследствии их подобрала немецкая подлодка U-88. К этому моменту еще один эсминец фашистов - Z-25 лишился хода и начал гореть. Его взял на буксир третий, уцелевший эсминец Z-24 и потащил к норвежскому берегу.

Но и «Эдинбург» был обречен. К 9 часам экипаж его под прикрытием дымовой завесы минного тральщика «Hussar» покинул крейсер и организованно перешел на корабли сопровождения. Крен корабля нарастал, корабль медленно погружался. Однако никто не мог исключить вероятность захвата «Эдинбурга» фашистами и буксировки его в порт Петсамо после отхода англичан. Эсминец «Foresight» выпустил в него свою последнюю торпеду. Британский крейсер с развевающимися флагами Святого Георгия и города Эдинбурга погрузился в пучину Баренцева моря в течении трех минут. Как впоследствии выяснилось, по удивительной случайности подлодка U-456, расстрелявшая английский корабль, в момент погружения «Эдинбурга» оказалась под его килем, и гибнущий крейсер едва не раздавил ее. Произошло это в 187 милях к северу от Мурманска.

В момент торпедирования подлодкой на «Эдинбурге» погибли 57 человек. Часть его экипажа была потеряна позже - в артиллерийском бою. Остальные моряки крейсера прибыли в Полярный на британских минных тральщиках. «Gossamer» взял 440 человек, 350 были размещены на борту «Hatter».

Вердикт адмиралу Бонхэм-Картеру

Так драматически развивались основные события вокруг конвоя QP-11. Вернуться к ним пришлось спустя несколько десятилетий. С растерзанным «Эдинбургом» на дно легло пять с половиной

тонн золота. Англичане объявили свой крейсер воинским захоронением, и в соответствии с нормами международного права никто без согласия Великобритании не мог проникнуть внутрь затонувшего крейсера. Для извлечения же золога еще требовалось и согласие Ингосстраха.

Обстоятельства гибели «Эдинбурга», погребения под морской толщей его золотого груза даются различные оценки. Большинство считали сражение за 71-й параллелью и гибель крейсера славной страницей в истории британского флота. Но были и другие, кто утверждал: потопление немцами «Эдинбурга» явилось следствием грубейших ошибок командования конвоя. По их мнению, столкновения с кораблями противника можно было бы избежать, не прощайся контр-адмирал Бонхэм-Картер, не будь он слишком самоуверен. Третьи, рассуждавшие в том же «направлении», со временем зашли так далеко, что даже усмотрели в действиях контр-адмирала... преступный замысел. По их версии, Бонхэм-Картер умышленно «подставил» флагманский корабль под удар немцев! Зачем? Якобы для того, чтобы столь значительной потерей и корабля, и его главного груза дискредитировать саму идею союзных конвоев. У нас гласно эта версия впервые прозвучала из уст А.А. Чернова в ежегоднике «Полярный круг» за 1982 год.

Стоит напомнить, что вопрос о целесообразности военно-транспортных перевозок через Северную Атлантику в британском Адмиралтействе ставился неоднократно. И всякий раз по тем или иным причинам у этой идеи находились как сторонники, так и противники. Подобные сомнения возникали и у Черчилля. Так вот, по утверждению А.А. Чернова, недоброжелателям Советского Союза весной 1942 года требовалось окончательно склонить английское руководство на решительный отказ. И случай для этого представился.

Вкратце версия А.А. Чернова сводилась к следующему. Контр-адмирал ненавидел советскую власть и даже не скрывал этого. Он отдал «непостижимый для здравого ума» приказ командиру «Эдинбурга» - оставить QP-11 далеко за кормой, этим ослабил и конвой, и лишил сам крейсер прикрытия. После торпедирования «Эдинбурга» подлодкой адмирал ничего не предпринял, чтобы перегрузить золото из артпогребов крейсера на подошедшие английские и советские корабли.

Упомянутая версия возникла в разгар идеологического противостояния Запада и Советского Союза. Но, как мне кажется, даже

тогда ее невозможно было принять всерьез. Давайте зададимся вопросами. Действительно, контр-адмирал Бонхэм-Картер к советской политической системе относился более чем прохладно. И надо сказать, в этих своих не лучших чувствах был далеко не единственным среди офицеров британского флота. Но означает ли это, что все они были способны загубить свои корабли назло большевикам?

Так ли уж «непостижим для здравого ума» маневр крейсера, когда тот 30 апреля покинул строй конвоя? Ясно, что «Эдинбург» ушел вперед вовсе не из сиюминутной адмиральской блажи. Имеется вполне логичное обоснование произошедшему: при движении крейсера со скоростью конвоя, а это всего 8-9 узлов, он представлял собой весьма уязвимую цель. В подтверждение этих слов скажем: 30 апреля крейсер был дважды атакован подлодками, когда следовал в конвое. К слову, такой же маневр крейсер выполнял и раньше, еще в составе конвоя PQ-14, и тоже из-за риска оказаться легкой добычей подлодок. По поводу действий «Эдинбурга» в составе конвоя QR-11 адмирал Бонхэм-Картер и командир крейсера Хью Фолкнер имели серьезные разногласия, но «в отрыв» корабль ушел по приказу адмирала. Еще можно предположить: поскольку крейсер обладал высокой скоростью, достаточным вооружением, не исключено, что Бонхэм-Картер решил разведать обстановку впереди, по курсу конвоя.

Ослабил ли адмирал боевое охранение транспортных судов? Не настолько, чтобы те в отсутствие крейсера подверглись разгрому. В составе конвоя оставались эсминцы, корветы, корабль противолодочной обороны, минные тральщики. К тому же, в случае нападения на конвой быстроходный «Эдинбург» успевал вернуться. Кстати, в ходе сопровождения транспортов в Арктике военные корабли, случалось, «отрывались» от них и на более значительные расстояния, чем 20-30 миль.

Еще один упрек в адрес контр-адмирала: почему он после торпедирования «Эдинбурга» не распорядился перегрузить золото на подошедшие советские и английские корабли? А была ли такая возможность: на океанской зыби, с борта на борт, из рук в руки передать пять с половиной тонн золотых слитков? Напомню, еще в Мурманске, когда крейсер принимал груз, по кораблю объявили аврал, то есть привлекли всех свободных от вахты моряков. Тут же предстояло бы извлечь пять с половиной тонн груза из затопленных, разрушенных нижних помещений аварийного корабля. По

воспоминаниям моряков «Эдинбурга», артиллерийский погреб со слитками был затоплен еще 30 апреля, после попадания первых двух торпед. Сколько сил, времени, людей на это потребовалось бы из команды, полностью занятой борьбой за живучесть крейсера, да еще и постоянно ожидающей повторного нападения?!

Наконец, рассуждения иных авторов о том, что было бы, если бы «Эдинбург» по воле контр-адмирала Бонхэм-Картера не «оторвался» от конвоя QR-11. Дальнейший ход событий показал, что решение контр-адмирала оказалось ошибочным, роковым образом приведшим к трагедии. Но с тем же успехом можно фантазировать, скажем, о том, что было бы, если: командир подлодки U-456 промахнулся?.. если бы подлодка U-209 затем пришла на час раньше английских эсминцев?... если бы в цистернах «Гремящего» и «Сокрушительного» оказалось топлива еще на сутки? Ушли бы они к берегу? Отважились бы немцы на атаку конвоя надводными кораблями? История не признает сослагательного наклонения, а имеет дело с конкретными, уже свершившимися фактами, которым требуется объективная оценка.

Еще надо сказать: англичане полагали, что исход боя мог быть не столь трагичным для «Эдинбурга», если бы охранение «Эдинбурга» не покинули советские эсминцы. По мнению наших союзников, немцы просто не решились бы атаковать ни конвой, ни «Эдинбург», имея три эсминца против четырех английских и двух русских. Отход «Гремящего» и «Сокрушительного» в Мурманск на бункеровку топливом для англичан явился полной неожиданностью. К тому же они были уверены, что советские корабли вскоре вернутся, ведь торпедирование «Эдинбурга» и последующий бой с немцами произошли в зоне оперативной ответственности советского флота. Но этого не произошло, хотя тот же прием топлива с танкера «Юкагир» занял бы не более пяти часов.

Англичане не скрывали досады и произошедшее трактовали по-своему: русские бросили их для того, чтобы отпраздновать свой пролетарский праздник 1 мая в базе. В одной из современных российских версий тех событий высказывается мысль, что в последний момент наше командование смалодушничило по причине серьезных неудач, имевших место как раз в те же дни на Северном флоте. Рисковать еще и эсминцами наши не стали.

В целом этот инцидент имел далеко идущие последствия, и по некоторым свидетельствам, на определенное время обострил взаимоотношения между союзниками. Последнее, к слову, прослеживается и в послевоенных мемуарах комфлота А.Г. Головки.

Тридцать девять лет спустя

После рассекречивания данных о «кладе «Эдинбурга» идея извлечь золото из внутренних помещений крейсера и поднять его на поверхность высказывалась не раз, но к ее воплощению приступили спустя почти 40 лет после трагедии. И дело здесь вовсе не в отсутствии финансов, поскольку 5,5 тонны золота, вне сомнения, окупили бы затраты. Не было технических средств для проведения успешного поиска корабля и сложных водолазных работ на глубине свыше 250 метров. Только в конце шестидесятых появились специальные аппараты, глубоководные технологии, искусственные дыхательные смеси, позволяющие человеку проникать в такую бездну.

Британское правительство объявило конкурс на проведение операции по поиску и подъему золота на известных и общепринятых условиях: «нет спасения - нет вознаграждения». Это означало, что все расходы должна была взять на себя фирма-подрядчик, которая могла рассчитывать на прибыль только в случае успеха. Организовать экспедицию к «Эдинбургу» в 1981 году подрядилась английская фирма «Jasson Marine Recovers limited», уже имевшая большой опыт судоподъемных операций. Кроме того, за ней «стояли» фирма «Varton-Williams» из Абердина и «Decca Serway» - фирма по производству навигационного оборудования. В распоряжении экспедиции имелось поисковое судно «Dammtor». На борту его установили электронную поисковую технику, видеокомплекс, телевизионные роботы с дистанционным управлением.

Поиски начались 9 мая 1981 года, и через пять дней гидролокаторы бокового обзора «увидели» крейсер. Телевизионные роботы светом своих прожекторов открыли взорам акванавтов разрушенный корпус «Эдинбурга». Крейсер лежал на грунте с креном 90 градусов. Его левый борт попаданием трех торпед был изувечен более всего. Площадь «пролома» составляла 5X5 метров. После тщательного изучения всех данных специалисты на борту «Dammtor» сделали вывод: менее трудоемко можно проникнуть к золотому грузу через пробойну в районе артиллерийских погребов корабля. Но оказалось, что у пробойны очень острые края, а внутри ее много искореженного металла. Это представляло большую опасность для шланг-кабельных линий водолазов, по которым осуществлялась подача воздуха и подогрев гидрокостюмов. Поэтому решили, что целесообразнее будет сделать отверстие рядом с помощью электрокислородной резки.

После обследования «Эдинбурга» привязным наблюдательным

подводным аппаратом «Scorpio» его обвеховали тремя притопленными гидроакустическими буями, которые включались по специальному радиокоду с поискового судна. Для сохранения в тайне местонахождения «Эдинбурга» с команды была взята подписка о неразглашении.

Вскоре поисковое судно вернулось в Англию. Начался второй этап операции - подготовка суперакванавтов. В первую очередь водолазам предстояло изучить «лабиринты» затопленного крейсера, чтобы не заблудиться в его многочисленных помещениях и коридорах.

Из семи упоминавшихся крейсеров класса «Southampton», к которым относился «Эдинбург», четыре, в том числе и головной корабль, погибли в период Второй мировой войны, еще два к середине шестидесятых были отправлены для разделки на металл. Однако, к счастью, уцелел «Belfast» - точная копия «Эдинбурга». Этот крейсер еще в начале войны получил тяжелые повреждения, подорвавшись на mine. Затем его отремонтировали, и он служил довольно долго. В восьмидесятые корабль уже стоял на Темзе в качестве корабля-музея истории британского флота. Внутренние его помещения не претерпели серьезных реконструкций, а потому водолазы использовали их в качестве «тренажеров». Тренировки велись очень интенсивно, и свой предполагаемый путь от бортовой пробойны к артиллерийским погребам они «заучили на ощупь».

Водолазную экспедицию сформировали из специалистов нескольких стран, причем на конкурсной основе. В ее окончательный состав вошли 25 человек, в том числе и два представителя Советского Союза. Возглавил интернациональный коллектив англичанин Майкл О'Мейер.

Штурм глубины

Второго сентября того же года спасательное судно «Stephaniturm» во всеоружии прибыло к месту гибели «Эдинбурга». Это достаточно крупное (водоизмещение 1400 тонн) судно западногерманской фирмы «ОСА» было специально приспособлено для ведения глубоководных работ. На судне имелась глубоководная водолазная камера на 6-8 человек. На корме располагалась П-образная рама для работы с грузами до 60 тонн, еще имелся 36-тонный кран с 2-тонным гаком, способный поднимать грузы с глубин до 300 метров. «Stephaniturm» был оснащен системой дистанционного позиционирования, которая позволяла судну без якоря удерживаться на месте с точностью до 10 метров даже при шторме в 5-6 баллов. В

газовых емкостях спасателя находилось 42500 кубических метров различных дыхательных смесей для водолазов, работающих на большой глубине. Еще одна западногерманская фирма - «Dregervek» - предоставила специалистам на «Stephaniturm» свой новый гипербарический комплекс, без которого нахождение и работа людей под огромным давлением морской толщи просто невозможна.

Резку входного отверстия в корпусе «Эдинбурга» начали 7 сентября. За обшивкой борта оказалась топливная цистерна с загустевшим мазутом. Его пришлось откачивать грунтонасосом. Следующее отверстие водолазы проделали также с помощью электрокислородных резаков.

Работы на судне велись в две смены по 12 часов. Рабочая смена водолазов длилась 8-9 часов. Тридцать пять суток на глубине в 250 метров, попарно сменяя друг друга, работали 12 водолазов. Тяжелый, изнурительный каждодневный труд, и еще очень рискованный. Чтобы добраться до заветных стеллажей, акванавтам пришлось заниматься расчисткой еще нескольких помещений от наслоений песка и ила.

Первому повезло зимбабвийцу Д. Росси во время 27-го погружения камеры. Обнаруженный им слиток подняли на поверхность 16 сентября. Это придало силы всем членам экспедиции.

Любопытно, как происходила процедура регистрации золотого груза. Сначала слитки, покрытые слоем корабельного мазута, на палубе спасательного судна отмывали керосином и помещали в специальную кладовую с тремя замками. Ключи от них находились у директора фирмы, у представителей британской и советской сторон. Здесь же, на борту «Stephaniturm», производилось предварительное взвешивание золота и фотографирование номера и веса, указанного на слитке. Все это фиксировалось в специальном журнале учета опять-таки тремя подписями.

Всего водолазы совершили 67 погружений в камеру. Остальные 431 найденный золотой кирпичик (стоимостью по 100 тысяч фунтов стерлингов каждый) извлекали со дна Баренцева моря в специальной сверхпрочной сетке. Общий вес золотого груза составил 5129 килограммов, а общая стоимость его к 1981 году возросла до 45 миллионов фунтов стерлингов.

Когда же через три недели Ледовитый океан напомнил о затяжных осенних штормах, дальнейшие работы признали нецелесообразными и опасными.

7 октября «Stephaniturm» оставил район гибели «Эдинбурга». В хранилищах английского крейсера на тот день оставалось 34 слитка

общей стоимостью (по курсу валют того времени) 3,5 миллиона фунтов стерлингов. Но и того, что подняли, хватило, чтобы с лихвой окупить все затраты на уникальную, технически сложнейшую операцию, принести доход компании, а также частично вернуть золото государственным казначействам Советского Союза и Великобритании.

Каждый из главных героев операции - водолазов, помимо денежного вознаграждения в размере 70 тысяч долларов США, был награжден медалью и сувениром в виде уменьшенной копии драгоценного слитка, выполненной из чистого золота 999-й пробы.

Но в корпусе «Эдинбурга» еще оставалось немало ценностей, которые ждали своего часа. Третью экспедицию к погибшему английскому крейсеру сумели организовать в 1986 году. В Баренцево море тогда вышло еще более совершенное водолазное судно «Deepwater-2». Его построили в 1984 году, и оно превосходило «Stephaniturm» по водоизмещению, - 2000 тонн. Новейшая система динамического позиционирования позволяла судну удерживаться над затонувшим объектом с точностью до метра при волнении моря в 5-6 баллов. Впрочем, «Deepwater-2» мог работать даже в семибалльный шторм. Со времени прежней экспедиции прошло пять лет. Внутренние помещения «Эдинбурга» вновь пришлось расчищать от наносов ила и песка. Несколько раз работы останавливала штормовая погода. И все же к 10 сентября водолазы подняли на поверхность 29 из 34 остававшихся на крейсере слитков. В целом же результат двух упомянутых водолазных экспедиций был признан лучшим в мировой практике спасения ценных грузов из под воды.

Клад «Эдинбурга» принадлежал океану более 44 лет.

«С промысла не вернулся...»

За этой лаконичной фразой из сводки стояла трагедия экипажа траулера «Коминтерн»

«Подлодка М-173 потопила транспорт, шедший в охране двух тральщиков. Подлодка С-102 высадила развед-

группу в районе Варде. Подлодка Д-3 вернулась из похода. Авиация из-за плохой погоды не летала. Огонь по неприятелю вела батарея №140. Морской охотник МО-212, прибывший в район мыса Пикшуев, разведгруппы, высаженной 14 марта, не обнаружил. С рыбного промысла не вернулся траулер «Коминтерн».

(Из сводки оперативной обстановки на Северном флоте за 16 марта 1942 года).

Беззащитные труженики промысла

Свои траулеры-первенцы советские рыбаки тридцатых называли характерными и звучными для того времени именами: «Большевик», «КИМ», «Красноармеец», «Спартак», «Осоавиахим»... И среди них - траулер бортового траления «Коминтерн». В числе судов промыслового флота Севера он еще значился как РТ-19. Упоминания о нем встречаются в газетах довоенного времени среди коллективов-стахановцев рыбодобывающей отрасли. Указывается он и в списках безвозвратных потерь советского промыслового флота в Великую Отечественную. Но вот особенность - в специальной графе напротив «Коминтерна» мы находим запись: «С промысла не вернулся». И все! К слову, и сегодня судно так и числится без вести пропавшим. Судьбу траулера разделил и его экипаж...

О начале войны рыбаки узнали после полудня 22 июня, получив срочную радиogramму с берега. Всем находившимся на промысле судам надлежало срочно возвращаться в ближайший порт. Из 70 траулеров, работавших в Белом и Баренцевом морях, военные моряки мобилизовали пятьдесят. Эти рыбацкие суда срочно переоснащали в минные тральщики и сторожевики. Причем в действующий флот уходили суда в наиболее исправном техническом состоянии. Траулеры же солидного возраста или требующие ремонта оставались на промысле. Причем работать теперь они должны были фактически на износ, ведь судоремонтные заводы занимались в основном заказами военного флота. «Коминтерн», построенный в 1930-м году, попал в их число.

Сначала рыбаки попытались промыслить во внутреннем Белом море. Архангельские суда сделали два пробных рейса. Уловы оказались мизерными. Нужно было возвращаться на уже «обжитые» банки Баренцева моря. А там - война!

Дело это, конечно, было рискованным, и потому лов велся только

ночью. Суда сохраняли полное радиомолчание, а вахты длились по 16 часов в сутки. Самое тяжелое: траулеры выходили в море без охраны, прикрытия с воздуха не имели. В случае нападения они оказывались беззащитными. Вооружение, даже легкое, на них не ставили. Его у флота просто не было. Неудивительно, что в первые же месяцы войны сразу несколько рыболовных судов северян подверглись атакам с воздуха, а вскоре пришло время считать потери: 18 декабря сорок первого года близ Восточной Лицы немецкая авиация потопила РТ-4 «Навага», а в январе 1942 года фашистами был потоплен траулер РТ-68 «Енисей».

«Коминтерн», к слову, уцелел чудом. В декабре сорок первого у Харловки на него напали сразу несколько самолетов. Одна из бомб угодила в кормовую часть судна и... не взорвалась, застряла в корпусном металле. Траулер так и пришел в порт с бомбой, где ее обезвредили саперы.

Море взяло все

Такова предыстория исчезновения траулера «Коминтерн».

В свой последний рейс судно отправилось 1 февраля. На борту - 34 человека команды. Надо сказать, рыбацкие флоты Мурманска и Архангельска всегда были тесно связаны. Одно время промысловиков вообще объединяли в одну организацию, потом, правда, этот трест расформировали. Не раз меняли порты приписки и траулеры. Поэтому неудивительно, что в экипаже «Коминтерна», который к началу войны числился за Мурманском были и архангельские рыбаки. Командовал судном Григорий Ефимович Дубаков - он пришел на траулер в мае сорок первого года.

Штурманы «Коминтерна» проложили курс в Центральный промысловый район Баренцева моря. Это минимум 250-280 километров от берега. Глубины - от 300 до 375 метров. Последними, кто видел траулер здесь, оказались рыбаки РТ-1 «Акула». Суда сошлись на короткую дистанцию, поприветствовали друг друга гудками и вскоре разошлись. Обмениваться информацией они не стали - выходить в эфир категорически воспрещалось...

1 марта «Коминтерн» должен был вернуться в свой порт, но не вернулся. Траулер продолжали ждать еще 15 дней. Делали сноску: мало ли что могло приключиться? Но 16 марта, когда срок автономности истек, судно, как было принято в войну, исключили из состава тралового флота. Поисковую операцию не проводили - хватало других забот. В оперативных документах появилась та

самая запись: «С промысла не вернулся». Экипаж причислили к без вести пропавшим.

Правда, в иных источниках значится, что «Коминтерн» якобы потопила немецкая подлодка в районе Гусиной банки у Новой Земли. Однако ни тактического номера подлодки, ни точных координат ее атаки, ни каких-либо подтверждений гибели нашего судна от вражеской торпеды авторы не приводят, указывают только дату - 16 марта. Думается, здесь они выдали предполагаемое за окончательно установленное, да к тому же допустили подмену даты гибели датой истечения срока автономности.

По данным метеорологической обстановки, в феврале 1942-го в Баренцевом море был только один жестокий шторм - 20 февраля, и потому более вероятно, что «Коминтерн» все-таки настигло оружие противника. Но первый вопрос: когда и где? На промысле? На переходе? Предполагаемая акватория - это сотни миль. Обычно после кораблекрушений остаются так называемые вторичные признаки гибели - плавающие обломки, части такелажа, что-то выбрасывает на берег море, наконец, масляные пятна на поверхности... Их могли заметить случайно с пролетавших самолетов, с проходивших кораблей. Но море взяло все...

Донесение капитан-лейтенанта Зейбике

Оставались еще немецкие военные архивы, а их открыли для россиян только в девяностые годы. Забегая вперед, скажу: именно здесь поиск оказался наиболее результативным. Однако выйти на эти документы оказалось делом хлопотным. Помогли питерские историки. Они имели возможность работать с западногерманскими библиотеками, переборошили там множество изданий о действиях германского флота в Северной Атлантике, пока не отыскали и не сделали выписку из донесения командира подлодки U-436 оперативной группы «Umhang». Капитан-лейтенант Гюнтер Зейбике сообщал, что утром 1 марта, находясь в надводном положении в 8 милях от берега к северо-востоку от мыса Териберский, он обнаружил русский корабль, который приближался с северо-востока. В 12.40 он атаковал его тремя торпедами с близкого расстояния. Две торпеды достигли цели. Корабль водоизмещением 1500 тонн затонул в течение 47 секунд, русские даже не успели спустить шлюпки. Название на борту своей жертвы фашистам прочитать не удалось.

Первый вывод напрашивался сам: если потопленное немцами

судно на самом деле было «Коминтерном», то, значит, траулер уже возвращался с промысла, ведь Центральный район находился значительно выше. А по всем срокам судно как раз и должно было идти домой, поскольку на нем заканчивались запасы топлива и воды.

Второе. Водоизмещение своей жертвы фашистские подводники хотя и отметили, что называется, «на глаз», но все-таки в светлое время суток, с близкого расстояния и когда лодка находилась в надводном положении. 1500 тонн - параметр, близкий к «Коминтерну», чье водоизмещение составляло около 1200 тонн.

Третье и, пожалуй, самое важное. По оперативным сводкам и выпискам, на Северном морском театре в период с 1 февраля по 1 марта 1942 года наша сторона потерь не имела, кроме пропавшего траулера. А вот немецкая подлодка близ Кольского берега находилась. 27 февраля ее обнаружил береговой пост в губе Гавриловской, и в тот же день лодку преследовали наш СКР-29 «Бриллиант» и четыре самолета МБР, а через какое-то время - еще один сторожевик и катер-охотник.

Суммируя сказанное, можно с большой долей вероятности говорить, что 1 марта 1942 года северо-восточнее Териберки фашистской лодкой U-436 был потоплен советский траулер РТ-19 «Коминтерн».

Фактически «пропавшее» судно никто не искал. Все списали на войну, а после факт исчезновения приняли как неопровержимый. К тому же, была еще одна беда: во время бомбардировок Мурманска в 1942 году в огне пожаров сгорели и многие документы из архива тралового флота, в том числе и судовые роли, личные дела рыбаков. Неудивительно, что «Коминтерн» со всем своим экипажем и вовсе «потерялся».

Уловы на вес золота и жизни

Тема участия рыбаков Мурманска и Архангельска в Великой Отечественной войне, к сожалению, остается одной из самых неисследованных в российской морской летописи. О тех судах, экипажах тралового флота, что с началом Великой Отечественной были переоборудованы в сторожевики и минные тральщики, написано все-таки мало. Серьезных исследований нет, а то, что имеется, к сожалению, грешит неточностями и недоговоренностями. Надо признать, что изрядную долю путаницы в историю внесли и сами ветераны тралового флота. Например, во многих публикациях, рассказывая о том, где и как служили, они указывают не оператив-

но-тактические номера своих мобилизованных кораблей, а ориентируются по номерам бортовым, а это далеко не одно и то же. Поэтому исследователям, которые пытаются сегодня восстановить ход событий и имена, приходится постоянно перепроверять и сопоставлять цифровые обозначения в архивных документах.

Незаслуженно скромно сказано о тех, кто в войну продолжал трудиться на промысле. Вообще, упоминаний о том, что какой-то иной, кроме Архангельского и Мурманского, траловый флот продолжал лов на морском театре боевых действий, в истории Второй мировой мне найти не удалось, и потому, на мой взгляд, явление это уже уникально. Ну а об уловах из тралфлотовских трюмов военной поры можно сказать так: они были на вес золота, поскольку в лихолетье спасли тысячи людей от голодной смерти.

Восемь строчек трагедии

Одни утверждают, что подвиг экипажа Т-911 описал Валентин Пикуль в «Океанском патруле». Другие им возражают

Случай, о котором идет речь, в документах, открытых для массового читателя, отражен довольно скупо, если быть точным, в 8 строках. Не исключено, что со временем сам факт гибели советского минного тральщика Т-911 и 28 членов его экипажа вблизи новоземельских берегов мало кто вспомнил бы, если бы не один из эпизодов, описанных Валентином Саввичем Пикулем в повести «Океанский патруль».

Один подвиг на двоих

В одной из глав повести под названием «МО-216» Валентин Пикуль рассказывает о подвиге экипажа североморского малого охотника, который корпусом своего корабля преградил путь фашистской торпеды, нацеленной в советский эсминец «Летучий». Сразу оговоримся: ни малого охотника МО-216, ни эсминца «Летучий»

на Северном флоте во время войны не было, это вымысел писателя. Но в истории Великой Отечественной войны на Севере есть два события, которые вполне мог бы «взять за основу» Валентин Пикуль. Вот по их поводу исследователи и не приходят к единому мнению.

30 июня 1943 года тральщики Т-911 и Т-901 эскортировали транспорт «Рошаль» от острова Колгуев в губу Белушья на Новой Земле. Этот конвой, имевший кодовое обозначение БА-12, прикрывали с воздуха еще и пара самолетов МБР-2. Вечером, уже на подходе к Белушьей, фашистская подлодка U-703 выследила и атаковала конвой. Торпеда попала в кормовую часть тральщика Т-911, и буквально через 30 секунд после взрыва он затонул. Из 42 человек его экипажа погибли 28.

Некоторые авторы, рассказывая об этом случае, утверждают, что командир Т-911 якобы сознательно направил свой корабль наперерез вражеской торпедой, чтобы спасти транспорт «Рошаль». Однако у этой точки зрения есть противники. Они утверждают, что свой борт вражеской торпедой подставил другой советский корабль - «Бриллиант». 23 сентября 1944 года СКР-29 «Бриллиант» следовал в охранении конвоя ВД-1. В Карском море корабли атаковала фашистская подлодка U-957. В 01.13 ее торпеда поразила советский сторожевик, который затонул через 2 минуты. Из воды был подобран только один моряк «Бриллианта», который вскоре умер. Остальные 64 человека из его экипажа погибли.

В случае с транспортом «Рошаль» разобраться было легче. К счастью, оказалось, живы еще люди, на чьих глазах произошла трагедия, они и засвидетельствовали ее в своих воспоминаниях.

Идти оставалось 35 миль

Пароход «Рошаль» шел из Архангельска на Новую Землю. Здесь, в губе Белушья, его ждали обитатели местной полярной станции и военные авиаторы. Грузы в трюмах судна, главным образом, предназначались им. Кроме того, пароход должен был доставить несколько экипажей летчиков и большую группу студентов архангельского медицинского института, которые участвовали в так называемой «продовольственной экспедиции». На заполярных островах им предстояло заготавливать продукты (яйца кайры, рыбу) для госпиталей и столовой института.

Архангелогородец Николай Галашев во время войны служил машинистом на минном тральщике Т-901 (бывший РТ-20 «Архан-

гельск»). Он рассказывает: «Когда до пункта назначения оставалось каких-нибудь 35 миль, на пароходе «Рошаль» заметили белый бурунчик и образовавший его аккуратный перископ подводной лодки. Он находился буквально в двадцати метрах впереди по левому борту парохода. Перископ медленно переместился между нашим и его бортами к корме и пропал. И тут вдруг раздался громкий взрыв. Я увидел, как у кормовой части шедшего с нами тральщика блеснул огонь и взметнулся столб воды и пара. Нос корабля стал стремительно задираться вверх. Помню, как к нему уже карабкалась по вертикальной палубе фигурка человека...»

В экипаже «Рошалья» самым молодым штурманом шел Юрий Жуков - впоследствии известный архангельский капитан. По его свидетельству, немецкая подлодка проплыла совсем рядом с их пароходом. Ее перископ моряки увидели буквально в 15-20 метрах от своего борта и только тогда подняли тревогу. А потом, спустя какое-то время, уже раздался гибельный для тральщика Т-911 взрыв.

Обращает внимание, что ни вахта «Рошалья», ни наблюдатели с тральщиков эскорта, и это зафиксировано в отчетах, не видели следа от торпеды. Атака немецкой подлодки оказалась для советского конвоя совершенно неожиданной. Оповещение о появлении U-703 у Новой Земли «Рошаль» дал, когда фактически трагедия уже свершилась.

В числе пассажиров «Рошалья» была Валентина Панфилова - студентка 3-го курса, к слову, одна из дочерей известного в Архангельске капитана Федора Дмитриевича Панфилова. Она вспоминает: «Когда на пароходе прозвучал сигнал тревоги, и он стал подавать гудки, мы с подругой находились в жилом помещении судна. Все, кто был рядом, схватили спасательные жилеты и бросились к выходу на палубу. Мы же в этой обстановке растерялись и поднялись наверх самыми последними. Там увидели, что все пассажиры и моряки собрались на одном борту парохода и во всеобщем оцепенении глядят туда, где находится гибнущий корабль. Вернее, над поверхностью виднелась только его носовая часть, потом она вдруг с убыстрением стала погружаться и через несколько мгновений исчезла в волнах. Для нас это было шокирующим зрелищем...»

Дальше события развивались следующим образом. Второй тральщик - Т-901, оповещенный о появлении вражеской подлодки, попытался выйти на нее в атаку и даже успел сбросить в море несколько глубинных бомб, однако уже не мог предотвратить

катастрофу. На месте гибели Т-911 этот корабль оказался через 12 минут. Он и занялся спасением уцелевших людей. Вскоре над районом появились наши самолеты, которые также сбросили несколько глубинных бомб, но фашистская лодка, видимо, уже ушла.

Между тем, пароход «Рошаль» увеличил ход до самого полного и направился в Белушью губу, куда буквально вбежал, «забыв» об опасности минных полей, преграждавших ее вход. Через много лет после войны Юрий Дмитриевич Жуков вспоминал: «Мы продолжали по инерции идти противолодочным зигзагом, а береговые, которые не смогли с нами связаться, смотрели и хватались за голову: «Рошаль»-то между минами дорогу выбирает...»

Между фактом и образом

Схема походного порядка конвоя БА-12 свидетельствует: наиболее вероятно, что основной целью немцы избрали именно пароход «Рошаль». За это говорит и общеизвестная практика немецких подводников, которые в подавляющем большинстве случаев предпочитали атаковать транспорты, нежели корабли эскорта. Но тогда почему торпеда поразила тральщик? Потому что на пароходе «Рошаль», как вспоминает Ю.Д. Жуков, буквально за считанные минуты до взрыва Т-911... вышло из строя рулевое устройство. Пароход сбросил ход и лег в дрейф для устранения поломки. Немцы же этого не заметили и, рассчитывая атаку, так называемый «торпедный треугольник», допустили ошибку в определении скорости транспорта. Это и спасло пароход. Однако торпеда, пройдя мимо него, затем все же поразила тральщик: большое везение для немцев и трагическая случайность для нас. Расчеты показывают - даже при стремлении защитить «Рошаль» от вражеской торпеды, сделать это моряки тральщика Т-911 не смогли бы: торпеда настигла их корабль как раз со стороны транспорта. Выйти же в повторную атаку на «Рошаль» фашисты не решились, скорее всего, из-за неожиданного появления нашей противолодочной авиации.

Безусловно, самое исчерпывающее объяснение: шел тральщик наперерез торпедой или же был случайно поражен ею, мог дать командир Т-911 Н.К. Голубцов. Он чудом уцелел при торпедировании корабля, его подобрали из воды. Но ни в отчете о случившемся, ни позднее Николай Константинович не сообщил ничего из того, что могло бы служить подтверждением версии о самопожертвовании его экипажа. Кстати, впоследствии командир погибшего тральщика Т-911 старший лейтенант Н.К. Голубцов был назначен

командиром сначала большого охотника «Летчик», а через год - большого охотника «Трюмный», построенных в Молотовске на заводе № 402.

Вторая версия о том, что подвиг, описанный Пикулем, совершил экипаж СКР-29 «Бриллиант», выглядит, с одной стороны, куда убедительнее. По воспоминаниям капитан-лейтенанта Б.Е. Валинского, который участвовал в конвое ВД-1 и командовал аналогичным «Бриллианту» кораблем - СКР-28 «Рубин», впоследствии, во время стоянки на Диксоне, офицеры конвоя обсуждали проведенную операцию и все без исключения высказали мнение, что командир «Бриллианта» старший лейтенант М.В. Махоньков подставил свой борт немецкой торпедой, чтобы защитить транспорт. По одним сведениям, жертвой ее мог стать пароход «Моссовет», по другим - «Комсомольск». Однако документальных свидетельств, которые бы подтверждали сам факт такого разговора, обнаружить не удалось.

Так что же - подвиг МО-216 является плодом фантазии писателя? В определенной мере - да, ибо это образ, к которому прибег Валентин Пикуль, чтобы озвучить в своей повести тему самопожертвования одних моряков ради сохранения жизни других. Действительно, на алтарь Великой Победы таким образом принесены тысячи жизней, но следовать в абсолютной точности каким-либо конкретным фактам военной летописи Северного флота автор «Океанского патруля» не счел нужным. На это у него было право литератора.

Требуются уточнения

Самая распространенная ошибка всех писавших об истории конвоя БА-12. Называя погибший корабль Т-65 (ТЩ-65), они отчего-то путали его оперативно-тактический номер с бортовым. Сразу же внесем ясность. Речь идет о минном тральщике Беломорской флотилии, бывшем рыболовном траулере Севгосрыбтреста РТ-76 «Астрахань», который в самом начале Великой Отечественной был мобилизован в состав Беломорской военной флотилии, переоборудован и вооружен. Тогда же он получил оперативно-тактический номер - Т-911, а также и бортовой - 65. Вот этот ложный ориентир с №65 и брали многие авторы, тем самым запутывая и себя, и своих читателей, а заодно и историков.

Второе уточнение, о котором непременно следует сказать. Оно касается командира тральщика старшего лейтенанта Н.К. Голубцо-

ва. Долгое время о нем почти ничего не было известно, отыскать его послужной список не удавалось. И не мудрено, ведь практически все авторы, упоминавшие его в связи с военной трагедией 1943 года у Белушней губы, по непонятным причинам искажали настоящую фамилию Николая Константиновича, указывая его как Голубенцев. К сожалению, этой досадной ошибки не избежали и авторы справочника «Надводные корабли и подводные лодки постройки завода № 402 - Севмаша в Военно-Морском Флоте СССР (1942-1972 гг.)», хотя и утверждают, что в основном работали с материалами Центрального Военно-морского архива в Гатчине.

Наконец, еще уточнение. В списке погибших моряков минного тральщика Т-911 мы находим имя краснофлотца Е.А. Бессонова, котельного машиниста этого корабля. Он тоже уроженец Архангельска, до войны некоторое время жил в Соломбале, но, в отличие от остальных членов экипажа «Астрахани», единственный, кто был призван во флот молотовским военкоматом. В Книге памяти, изданной в Северодвинске к 50-летию Победы, указывается, что матрос Евгений Александрович Бессонов «погиб 30 июля 1943 года в районе Новой Земли». В следующем издании Книги теперь можно внести уточнение, координаты его гибели - Баренцево море, 70 градусов 07' северной широты и 51 градус 50' восточной долготы.

Немеркнущий свет «Бриллианта»

Этому кораблю суждено было погибнуть и возродиться, чтобы погибнуть во второй раз

В ночь на 23 сентября 1944 года внутренний арктический конвой ВД-1 следовал севернее острова Кравкова, что в Карском море. След от торпеды фашистской подлодки вахтенные СКР-29 «Бриллиант» заметили, когда она уже легла на смертоносный курс к одному из охраняемых транспортов, а тот, медлительный и неуклюжий,

казалось, был обречен. Тогда, по одной из версий, командир «Бриллианта» старший лейтенант М.В. Махоньков вывел сторожевик из походного ордера и, спасая транспорт, «подставил свой борт» вражеской торпед.

Версии и заблуждения

По одной из версий, события эти, как мы говорили в предыдущей главе, были положены Валентином Пикулем в основу одного из эпизодов его повести «Океанский патруль». Правда, подобные утверждения можно оспорить.

Впрочем, как бы то ни было, а «Бриллианту» суждено было остаться в истории Великой Отечественной войны в Арктике. Судьбу его счастливой никак не назовешь: еще до своей гибели осенью сорок четвертого года у острова Кравкова - в 1942-м - он был потоплен на рейде Йоканьгской военно-морской базы и затем более полутора лет проходил капитально-восстановительный ремонт в Молотовске на заводе № 402.

Здесь мы вынуждены сразу оговориться об ошибке, допущенной сразу несколькими исследователями. В частности мурманский писатель Владимир Сорокажердье в своей книге «Тайну хранило море», изданной в 1996 году, ошибочно представляет дело так, будто капитальный ремонт «Бриллианта» вели архангелогородцы на заводе «Красная кузница». По неясной причине это заблуждение повторяют еще несколько историков. Мы приведем тому документальные доказательства.

«Пограничный дивизион»

К началу войны сторожевой корабль СКР-29 «Бриллиант» числился в составе отряда морских судов НКВД Мурманского пограничного округа, имел оперативно-тактический номер ПСК-303. После 22 июня 1941-го он - в дивизионе Йоканьгской базы. Помимо него сюда входили еще 3 подобных корабля - сторожевики проекта 43, построенные на ленинградском заводе № 190 (имени А.А. Жданова). К слову, все они, как и «Бриллиант», носили «драгоценные наименования»: СКР-27 «Жемчуг», СКР-28 «Рубин», СКР-30 «Сапфир».

Это были относительно небольшие корабли (водоизмещение - 546 тонн, длина - 62 метра, ширина - 7,2 метра, средняя осадка - 2,3 метра). В основу их проекта положили конструкторскую разработку морского минного тральщика типа «Фугас», которую просто

переименовали так, чтобы корабль мог нести дозорную службу и сопровождать транспортные суда. В «слобовом» морском бою СКРы 43-го проекта, разумеется, серьезной силы не представляли, поскольку и защищены были очень слабо, и несли слабую артиллерию - одно орудие калибра 102 мм, два зенитных - 45 мм и еще два пулемета. К тому же и скорость они «выжимали» из своих дизелей - 17 узлов. Для погони за транспортом и траулерами-нарушителями границы ход, конечно, хороший, но для боевого корабля открытого моря явно недостаточный. Еще на вооружении такого типа сторожевиков имелись 25 контактных мин и порядка 40 больших и малых глубинных бомб. В начавшейся войне сторожевики из Йоканьги главным образом использовались в борьбе против подлодок врага.

Майский бой в Йоканьге

В информационных сводках первого года войны о «Бриллианте», тогда им командовал капитан-лейтенант А.А. Косменюк, сообщается буквально следующее: «Нес дозоры у берегов Кольского полуострова. 12 июня 1941-го у мыса Святой Нос пытался таранить фашистскую лодку. С 12 по 27 февраля сорок второго корабль вел активный поиск вражеских подлодок у Святого Носа и бухты Гавриловской. В начале мая «Бриллиант» перевозил подразделения 17-й отдельной бригады морской пехоты из Полярного в Йоканьгу. А 12 мая произошла трагедия.

Вечером, когда над базой неожиданно появились немецкие самолеты, «Бриллиант» стоял на ее рейде. Командира корабля капитан-лейтенанта А.А. Косменюка на борту не оказалось - его вызвали в штаб, и командование сторожевиком принял лейтенант Г.Д. Добин. Уже под бомбами с воздуха «Бриллиант» снялся с якоря и открыл огонь. Однако уже в самые первые минуты авианалета корабль получил множество прямых попаданий. Погибли военком П.В. Пономаренко, а также двое его коллег из соседних дивизионов, военфельдшер В.П. Долбин, 6 краснофлотцев и старшин, еще 50 человек были ранены. На сторожевике бомбами разбило водные магистрали, электросеть, в помещениях начался пожар.

Ранило и лейтенанта Г.Д. Добина, но он продолжал руководить не только борьбой за живучесть, но и отражением воздушной атаки. Зенитчики «Бриллианта» И.Г. Милорадов и М.А. Андрианов сбили вражеский бомбардировщик. Документы свидетельствуют о мужестве советских моряков. Старшина 2-й статьи И.Ф. Некрасов

бросился в задымленное помещение носового артиллерийского погреба и чудом предотвратил взрыв боеприпасов. Старшина 2-й статьи В.В. Павлов, сам раненный в голову, помогал эвакуировать с борта тяжелораненых товарищей.

В 19.15 к «Бриллианту» подошли два мотобота, буксиры «Северянин» и «Шквал». Спасатели еще надеялись вытащить сторожевик на отмель, но вскоре на затопленной корме сработали взрыватели глубинных бомб из арсенала корабля, и он затонул.

Вернуть корабль из морского плена удалось только осенью. Возглавил работы капитан-лейтенант Л.К. Биргер - начальник технического отдела Йоканьгской базы. Инженер-майор аварийно-спасательной службы Беломорской флотилии А.П. Станиславский, к слову, специалист, известный на нашем Севере, разработал оригинальный план судоподъема. В частности, он предложил использовать при подъеме сторожевика не только обычные технические средства - понтоны, но и естественные приливно-отливные колебания уровня воды на рейде базы.

Работы продолжались 41 день. В донесениях этого периода командованием особо отмечались мужество и профессионализм старшины водолазов мичмана И.С. Церцека. 25 сентября 1942 года «Бриллиант» был поднят. Теперь ему предстоял серьезный ремонт.

Лайский док и Молотовск

Любопытная деталь - в Молотовск «Бриллиант» прибуксировали осенью 1942 года из Лайского дока. Дело в том, что своими доковыми сооружениями завод № 402 не располагал. Корпус сторожевика был изуродован так, что корабль едва держался на плаву. 6 ноября его поставили к заводскому причалу. Здесь в ожидании дальнейшей участи он простоял всю зиму. Только 11 марта 1943 года на нем начались ремонтные работы. Причем документ на них - договор №091/6-43 - был оформлен еще позднее - только 13 июля. Сторожевика присвоили заводской номер 112.

Повреждения были серьезными, если не сказать катастрофическими. Особенно в кормовой части, где к более 800 пробоинам от фашистских авиабомб добавились разрушения от собственных глубинных. Некоторые очевидцы постановки корабля в док утверждали, что от сторожевика «остался один корпус - корыто». В документах дефектовщиков находим следующие цифры: заменить предстояло 40 процентов всей обшивки корабля, 35 процентов его

бортового набора, 60 процентов поперечных и продольных переборок, а еще и 80 процентов шахт, мостиков и надстроек. Большой объем работ предстоял по ремонту линии валопровода, восстановлению подлежали штурманская рубка и химическая кладовая на полубаке, другие помещения. Более того, заводчанам не только пришлось восстанавливать корпус, но и главные дизели, машины и механизмы. Практически корабль предстояло строить заново.

Поначалу завод и военные моряки не сошлись в цене. Управление кораблестроения ВМФ ориентировочно определяло стоимость работ в 600-700 тысяч рублей. Директор предприятия С.А. Боголюбов категорически не соглашался с этим. Известна его резолюция на документе, адресованном главному инженеру завода Я.В. Вердникову: «Стоимость работ, видимо, по недоразумению. Нужно вызвать строителя в док и калькулировать». С.А. Боголюбов был совершенно прав. Как показало будущее, полное восстановление «Бриллианта» вылилось в 7 миллионов 550 тысяч рублей! Что и говорить, сумма была внушительная: она превосходила стоимость постройки большого охотника за подводными лодками проекта 122-б.

Начались работы. Предприятию катастрофически не хватало рабочих рук на основном производстве. Команда «Бриллианта» трудилась вместе с рабочими завода № 402, «сутками не выходила из цехов, стремясь в сжатые сроки вернуть корабль в строй». Экипаж сторожевика в Молотовске принял уже новый командир - старший лейтенант М.В. Махоньков.

Те, кто знал его, отзываются о нем как о прекрасном профессиональном моряке и достойном человеке. Михаил Васильевич родился в 1918 году в деревне Большое Бульково Ногинского района Московской области. В 1934 году после окончания Одесского техникума был призван во флот и направлен в Ленинград на курсы командного состава, после них - на пограничные корабли. Здесь он ходил помощником командира СКР-28 «Рубин», затем какое-то время служил в штабе Йоканьгской ВМБ.

Говорят, в экипаже «Бриллианта» командира уважительно звали «наш Нахимов», а заводчане как-то заметили - старший лейтенант не чурается и черновой работы - если случалась заминка в цехе, снимал китель, засучивал рукава тельняшки и сам вставал к станку.

Свидетелей и очевидцев восстановления корабля среди работников Севмашпредприятия мне, к сожалению, отыскать не удалось.

В ранее опубликованных воспоминаниях ветеранов какие-то яркие эпизоды ремонта «Бриллианта» отсутствуют. Язык же архивных документов чрезвычайно скуп.

Восстановление корабля шло чрезвычайно тяжело. Об этом свидетельствует уже тот факт, что срок сдачи сторожевика флоту неоднократно отодвигался. Заводчан поторапливали «сверху»: два раза вопрос о «Бриллианте» фигурировал в повестке заседаний Государственного Комитета Обороны (15 июля и 30 октября 1943 года). Наркомат ВМФ потребовал от завода № 402 ежемесячных докладов о готовности корабля. На 1 января 1944 года построечная готовность его составила 92 процента, к февралю эта цифра составила уже 97 процентов.

В результате ремонта сторожевик потяжелел почти на 62 тонны, и уже немного недотягивал до прежней своей скорости. На испытаниях, к слову, он дал ход в 16,2 узла. В остальном тактико-технические данные корабля мало изменились. Несколько систем сторожевика обновили. Так, осушение машинных отделений теперь производилось циркуляционными насосами главных дизелей. Были упрощены схемы вентиляции помещений и кое-какого электрооборудования. Корпус корабля защитили системой размагничивания, его ходовой мостик - броней. Убрали грот-мачту, а в корме - прожектор и минные пути-направляющие.

Шел третий год войны. С учетом уже приобретенного боевого опыта все ремонтные работы на кораблях специальным распоряжением заместителя наркома ВМФ предусматривали и некоторое перевооружение. «Бриллиант» не стал исключением. Так, вместо двух зенитных орудий калибра 45 мм на корабле установили три автомата, правда, меньшего калибра - 37 мм. На корме появились бомбосбрасыватели.

Особенно много изменений отмечено в «средствах связи и наблюдения». Вместо радиопеленгатора типа «Градус-К» моряки получили новый - «Бурун-К», а также новый эхолот, лаг, гирокомпас и приемопередатчики.

Здесь же, в документах, есть одно замечание, которое, на мой взгляд, нельзя оставить без внимания, поскольку в дальнейшем оно, вполне вероятно, могло иметь для «Бриллианта» трагические последствия. Рукой контр-адмирала Васюнина, председателя приемной комиссии, внесено - «Установленный «Тамир-1» тактико-техническим условиям не удовлетворяет и подлежит замене более совершенной аппаратурой».

Надо пояснить - шумопеленгаторная установка «Тамир-1» предназначалась для борьбы с подводными лодками, но обладала весьма ограниченными возможностями: обнаружить вражескую подлодку она могла лишь в пределах 5 кабельтовых, тогда как подводники стреляли торпедами с гораздо большего расстояния - 25-30 кабельтовых.

К слову, всего замечаний в приемный акт № 494 внесено девять. Помимо устаревшего «Тамира» комиссия обратила внимание на то, что подволоки машинного отделения сильно отпотевают, часть аппаратуры радио- и гидроакустики не установлена на амортизаторах, из-за долгого пребывания в морской воде на большей части днища исчезла краска, а также «имеет место обрастание корпуса».

Однако в целом офицеры, принимавшие корабль от завода № 402, остались довольны качеством ремонта и даже сочли необходимым отметить отдельным пунктом: «На заводских и государственных испытаниях экипаж корабля показал свою хорошую подготовленность к эксплуатации механизмов, устройств, систем и приборов». Признаюсь, такие записи в приемных актах времен Великой Отечественной, по крайней мере мне, встречались очень редко.

Основные ремонтные работы и швартовные испытания «заказа 112» молотовчане завершили к началу апреля 1944 года. Однако затем больше месяца им пришлось ждать - Белое море освободилось ото льда лишь в мае.

14 июня директор завода № 402 С.А. Боголюбов и уполномоченный по кораблестроению инженер-капитан I ранга И.Д. Замчалов дали «добро» на проведение государственных испытаний. Еще через 10 дней - 24 июня 1944 года - СКР-29 «Бриллиант» вновь вступил в строй советского флота.

В конвое ВД-1

К трагедии в ночь на 23 сентября 1944 года у острова Кравкова историки и полярники возвращались не однажды, поскольку со временем выяснялись новые обстоятельства гибели «Бриллианта».

Конвой ВД-1 формировался в восточном секторе Арктики. В него входили транспорты «Комсомольск», «Кингисепп», «Буденный» и «Революционер», силы охраны составляли СКР-28 «Рубин», СКР-29 «Бриллиант», четыре американских тральщика класса «Admirable» и один морской охотник. От мыса Челюскина транспорты взяли курс на запад. Между тем, к этому моменту немцы в Карском море

развернули сразу несколько соединений своих подлодок.

Вообще, факт этот заслуживает отдельного разговора, поскольку явно противоречит утверждениям иных авторов о том, что к 1944 году на Северном флоте инициатива перешла к советским подводникам. Надо признать: ни масштабами своих операций, ни дерзостью атак, а тем более качественными характеристиками своего оружия, фашисты нисколько не уступали нам. А вот средствами раннего обнаружения подводных лодок и борьбы с ними из состава советских кораблей были оснащены далеко не все. В большей степени ими обладали минные тральщики и большие охотники американской постройки, переданные Советскому Союзу по ленд-лизу, в гораздо меньшей - наши сторожевики, а тем более - те из них, что были переоборудованы из промысловых судов.

Немцы конвой ВД-1 уже ждали. 21 сентября они даже атаковали его у кромки льдов в проливе Вилькицкого. Однако промахнулись. Торпеды прошли мимо, а наши их не заметили, и когда неподалеку от транспортов одна из них врезалась в лед, мощный взрыв списали на счет дрейфующей мины, которых, надо сказать, действительно было множество.

Последующие сутки фашисты скрытно преследовали наши корабли и суда, выжидали момент для повторной атаки. Охранение конвоя, к сожалению, их не «слышало». Вот тут и вспоминается запись в графе «особые замечания» приемного акта - о шумопеленгаторной установке «Тамир»!

Северодвинец О.А. Алексеев в конце восьмидесятых вел самостоятельные поиски документов и свидетелей последних мгновений «Бриллианта». Своими материалами он позволил воспользоваться мне. Вот как описывают обстоятельства гибели корабля очевидцы.

Бывший второй механик парохода «Комсомольск» Н.А. Носуля: «СКР-29 шел справа на траверзе нашего судна в 150-200 метрах. Вдруг в районе полубака корабля взметнулся столб оранжево-красного пламени, осветив все вокруг. Носовое орудие сорвалось с фундамента и, перевернувшись в воздухе, упало за борт. С ходового мостика в разные стороны, распластав руки и ноги, летели вместе с обломками люди. Корабль какие-то мгновения продолжал следовать прежним курсом, не теряя хода. Но через несколько секунд из жилых помещений и кормовой части повалили клубы пара, и он начал медленно погружаться носом в воду. Вскоре «Бриллиант» стал почти вертикально, кормой вверх. В таком со-

стоянии он держался несколько секунд, затем произошел толчок, похожий на клевок рыболовного поплавка, и корабль погрузился в воду примерно на три четверти корпуса, потом еще толчок - в вертикальном положении «Бриллиант» быстро скрылся под водой».

Произошло это в точке с координатами 76 градусов 09' северной широты и 87 градусов 47' восточной долготы.

Сколько времени корабль продержался на плаву, точно нигде не отмечено - не установлено. Скорее всего, агония длилась считанные минуты. Когда к месту взрыва подошли СКР-28 «Рубин» и тральщик Т-120, они нашли, по одним данным, - две, по другим - одну полузатопленную шлюпку.

Рассказывает командир «Рубина» капитан-лейтенант Б.Е. Ва-линский: «Увидели на воде большое соляровое пятно, две шлюпки-«шестерки», залитые водой, несколько пробковых матрацев и деревянные обломки. Людей не обнаружили».

Свидетельство одного из моряков минного тральщика Т-120 Б. Векшина: «На волнах была лишь одна шлюпка, за которую держался матрос. Он был тяжело ранен и вскоре умер у нас на борту».

Очевидно, моряки «Бриллианта» все же пытались спастись на шлюпках, отдали тали, но корабль уходил в пучину так стремительно, что сесть в них уже не успели - волнами и напором воды шлюпки сорвало и выбросило наверх. Правда, это не единственное мнение. Штурман В.А. Дементьев, например, говорит, что места в них все-таки успели занять 15-20 моряков, однако через полтора часа, когда подошли СКР-28 и Т-120, на борту их уже никого не осталось в живых.

Людей безуспешно искали до вечера. Вся команда старшего лейтенанта М.В. Махонькова погибла вместе с кораблем. Немцы, между тем, продолжали преследовать конвой и в течение этих же суток дважды выходили в атаку на него. Охранение ВД-1 каждый раз загоняло лодки под воду. Затем СКР-28 «Рубин» был отозван, догнал конвой и 24 сентября в 6.30 вместе с ним прибыл на Диксон.

А еще через 2 часа 45 минут погиб минный тральщик Т-120. Он оставался на месте гибели «Бриллианта», пытаясь обнаружить потопившую его лодку, однако «не услышал», как к нему подкралась еще одна - У-739. Первой акустической торпедой немцы тяжело ранили советский корабль, лишив его хода и связи, а еще через несколько часов второй торпедой добились. Т-120 стал после-

дней жертвой немецких подлодок в нашей военной Арктике.

На Диксоне, в штабе Карской ВМБ, состоялся разбор операции по проводке конвоя ВД-1.

Впоследствии старшего лейтенанта М.В. Махонькова посмертно наградили орденом Великой Отечественной войны I степени.

Находки гидрографов

В 1961 году группа гидрографов Западно-Таймырской экспедиции, возглавляемая А.Г. Дивинцем, обнаружила в районе мыса Лемана останки человека и несколько предметов, выброшенных морем на прибрежные камни. Среди них - полуистлевшее обмундирование американского производства, остатки аварийного провианта (также американского), которым во время войны снабжались спасательные шлюпки и плоты советских кораблей. Самую большую подсказку историкам и полярникам дал обнаруженный там же складной нож, на пластмассовой ручке которого имелась надпись - «Руденко Иван С. 1925 г.».

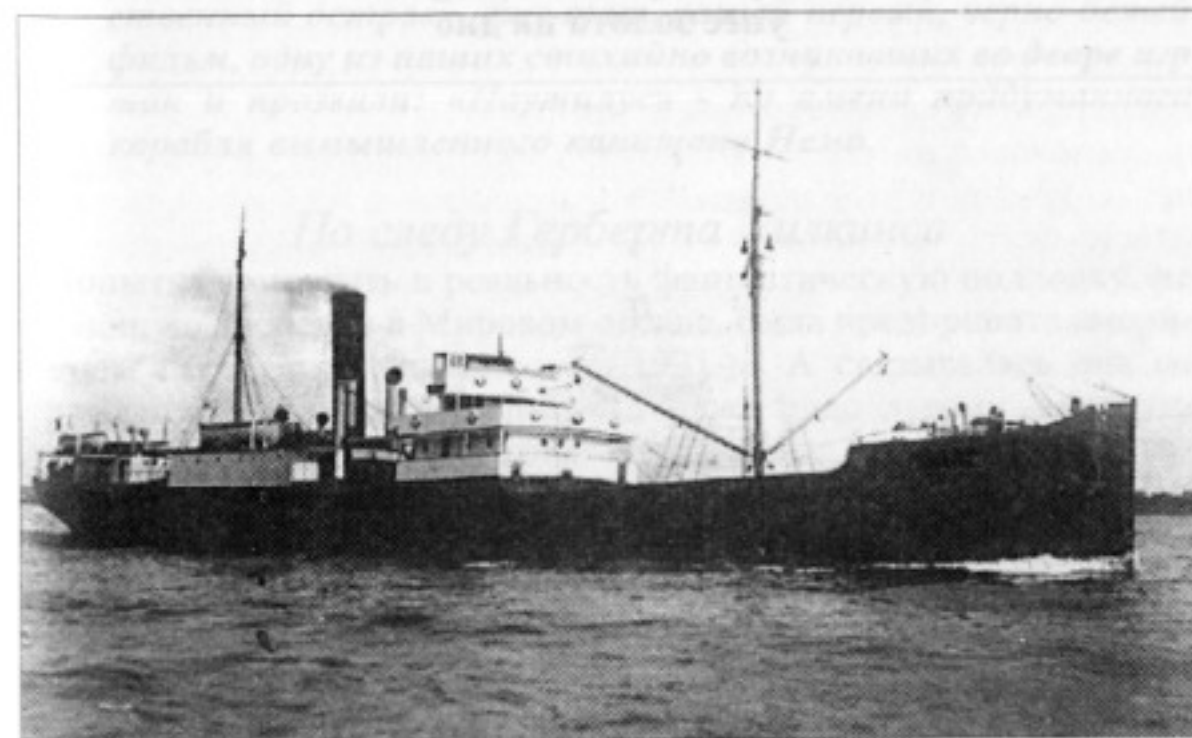
Исследователям пришлось немало потрудиться, чтобы в конце концов выяснить: на борт «Бриллианта» после ремонта в Молотовске действительно грузилось ленд-лизское обмундирование и провиант, а упомянутый нож в свое время от первого владельца - соловецкого юнги Ивана Руденко - попал к его земляку - уроженцу курской деревни Раково, сигнальщику «Бриллианта» А.К. Стаханову. Было ли тело мертвого моряка выброшено прибоем, или сигнальщик каким-то образом сумел добраться до берега сам, этого мы уже никогда не узнаем.

Еще через девять лет после упомянутой находки у мыса Лемана гидрографы Диксонской гидробазы среди мелкого плавника на острове Пахтусова обнаружили обломки шлюпки-«шестерки», а рядом - спасательный круг с прекрасно сохранившейся надписью - «Бриллиант».

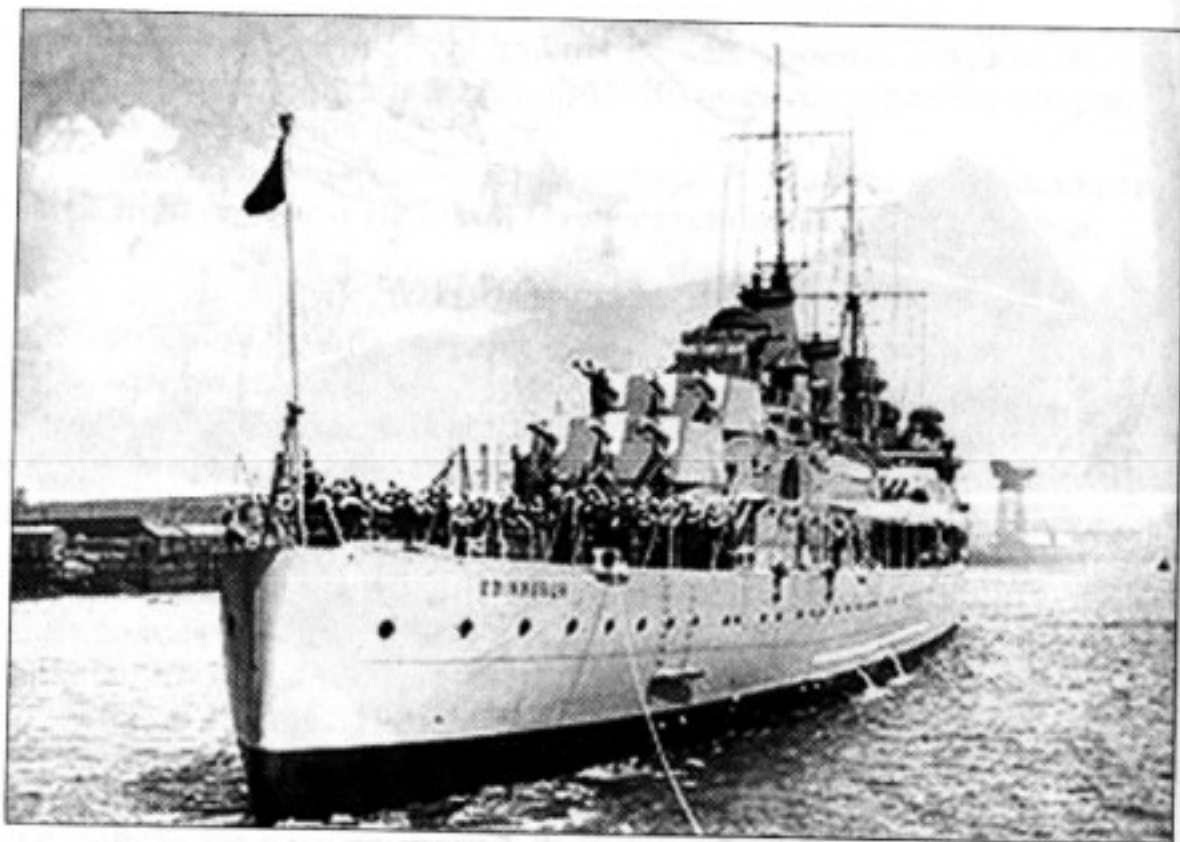
Мне дважды довелось проходить близ острова Кравкова. Оба раза я видел его черствые берега с пятнами потухшего прошлогоднего снега. Туман, изморось, студеное море, стальные тяжелые волны... Сумрачным осталось в памяти место, где погиб сторожевик СКР-29 «Бриллиант» - один из тех, что во время Великой Отечественной ремонтировался молотовскими кораблями.



Здесь «квартировал»
истребительный батальон



Пароход «Рошаль»



**Крейсер «Edinburgh»
унес золото на дно**



**Крейсер «London» -
трудный корабль для лоцманов**

С энергией созидания

«Наутилус» 1946 года

О нем мечтали и его создавали мальчишки в трудное для страны время

Из раннего отрочества мало припоминаю сверстников, кто бы не зачитывался Жюлем Верном. Подростковая увлеченность и фантазия делали свое дело: положительные герои его книг мгновенно становились примером для подражания. Как выяснилось позже, не только для мальчишек моего поколения, но и для многих предшествующих. Когда же в самом начале 59-х на экраны вышел «Таинственный остров», еще тот, самый первый, черно-белый фильм, одну из наших стихийно возникавших во дворе игр так и прозвали: «Наутилус» - по имени придуманного корабля вымышленного капитана Немо.

По следу Герберта Уилкинса

Попытка воплотить в реальность фантастическую подлодку, не ведающую пределов в Мировом океане, была предпринята американцем Гербертом Уилкинсом в 1931-м. А связывалась она со стремлением достичь Северного полюса подо льдами Арктики. Отчаянный смельчак-исследователь Уилкинс, к слову, свое детище так и назвал: «Наутилус». История известная: обстоятельства сложились крайне неудачно: экипажу фатально не везло, все на корабле раз за разом выходило из строя, и в конце концов плавание закончилось, едва начавшись. Однако приверженцев идеи не стало меньше - напротив, неудача американца лишь подзадорила мировую научную мысль, и в Советском Союзе, где освоение Арктики с 30-х стало одним из направлений развития страны, тоже пытались создать «Наутилус» - свой, советский!

Александр Глебович Лебедев в Молотовск попал в лихолетье Великой Отечественной, еще подростком. До этого эвакуация забросила его семью из Карелии в Шалакушу. Здесь одно время он и работал на местном лесозаводе. Просился на войну, в сорок третьем подал заявление в артиллерийское училище, но ему отказали: не прошел медкомиссию. А учился Саша хорошо, прилежно. Тогда же в военкомате ему порекомендовали учиться дальше - в Молотовском техникуме.

И здесь он старался. Особенно удавалась ему так называемая графика: он хорошо знал язык схем, владел техникой рисунка, очень аккуратно чертил. В таком деле желания и усидчивости мало, а потому, верно, не обошлось еще и без природного дара.

В 46-м году, по словам Александра Глебовича, его пригласили к завучу Аркадию Васильевичу Вяткину, и тот сообщил, что рекомендует его в группу по разработке проекта подводной лодки, способной проходить значительные расстояния подо льдом. Сразу оговорюсь: речь шла не о создании боевой лодки, а о судне для транспортировки грузов по Севморпути.

Александр Глебович оказался не единственным, кому было сделано столь необычное предложение. В рабочую группу также вошли Александр Киршаков, Борис Лаврик и Николай Ермолин - тоже студенты. Возглавил же небольшой и юный коллектив 34-летний Габриэль Яковлевич Томас. Он и еще женщина-чертежник являлись сотрудниками завода №402.

Признаться, рассказ Александра Глебовича меня не просто удивил, а привел в радостное изумление. Дело в том, что кое-какие свидетельства и документы о разработке в СССР такого рода корабля в моем архиве имелись, более того -долго лежали без движения. Однако я не смел даже предполагать, что история советской «арктической подлодки» приведет меня на завод № 402 - нынешний Севмаш.

За подписью профессора Визе

Ходить под морскими льдами стремились прежде всего военные-подводники.

Тактические выгоды при этом были очевидны, и поэтому опытовые погружения лодок Российского флота ведут свой отсчет аж со времен русско-японской войны. Но наиболее значимых результатов удалось достичь только в конце 30-х годов, когда и подлодки уже строили понадежнее, и необходимость осознавали острее.

Примерно тогда же впервые заговорили об использовании подлодок при спасательных операциях во льдах. Но впервые официально оформленную мысль об использовании подводных лодок для транспортировки грузов по Севморпути находим в документе за подписью председателя ученого совета Всесоюзного арктического научно-исследовательского института профессора В.Ю. Визе. Его докладная записка на имя заместителя председателя СНК СССР А.И. Микояна, наркома обороны С.К. Тимошенко и начальника Главсевморпути И.Д. Папанина так и называлась: «О перевозке грузов по Северному морскому пути на подводных лодках». Не вдаваясь в подробности документа, скажу главное: подлодка здесь называлась «единственным средством для морской транспортировки грузов зимой из Мурманска в порты Тихого океана Севморпутем». Плавание грузовых подлодок признавалось «вполне осуществимым», здесь же рекомендовались главные маршруты следования.

Докладная В.Ю. Визе датировалась 26 мая 1941 года. До Великой Отечественной оставались считанные дни, но тогда ее не ждали. Записку тщательно изучили, затем идее, что называется, дали ход. Главным проектантом - автором проекта назначили профессора Ю.А. Шиманского - человека в подводном кораблестроении более чем известного.

По моим сведениям, к проекту Шиманского подключили инженерные группы, причем нескольких организаций. Говорят, одна из таких существовала при КБ Балтийского завода, но ничего большего узнать так и не удалось. Однако мы знаем, что на молотовском заводе № 402 работу над проектом возглавил Габриэль Яковлевич Томас.

Группа Габриэля Томаса

«Человек он был очень толковый, - сказал Александр Глебович. - Очень четко и обстоятельно формулировал мысли, ставил задачи, а еще относился к той категории инженеров, которые способны много дать своим коллегам, сотрудникам. Для нас, студентов, как вы понимаете, это было особенно ценно. И по натуре очень добр, к нам относился исключительно хорошо, внимательно следил за нашей работой».

О Габриэле Яковлевиче Томасе известно не многое. Сын эмигрантов, родился в Мюнхене. Прежде чем вернуться в Россию,

семья долго странствовала - в Швейцарии, Австралии. Бывший курсант ВМИУ имени Дзержинского - ушел с 3-го курса, судостроитель также с неоконченным высшим.

Скорее всего, он был из числа эвакуированных ленинградцев. До поступления в 5-й отдел завода работал в военноморском стройуправлении №203, тоже в Молотовске. Входил ли он в группу Шиманского до войны, привлекался ли к проекту в связи с другими обстоятельствами, неизвестно. Как неведомо, когда и каким образом вообще оказался на заводе №402 проект арктической транспортной подлодки. Мы можем лишь предполагать.

Осмелюсь выдвинуть версию, отчего его группа была сформирована из студентов техникума. Время было такое, что наиболее опытные и квалифицированные кадры, а дефицит таких специалистов после войны ощущался еще очень долго, занимались более насущными проблемами молотовского судостроения. Проект Шиманского, конечно же, не мог быть отнесен к разряду «главных заказов». Но страна так рвалась к мирной жизни, буквально бредила счастливым будущим, что устремления людей той поры к фантастическим проектам вполне объяснимы. Сформировать группу способных студентов под руководством опытного инженера сочли выходом из положения. Но это версия...

«При постановке задачи перед нашей группой Габриэль Яковлевич сообщил, что предстоит разработать документацию в объеме эскизного проекта, - сообщил Александр Глебович. - Не знаю, располагал ли он какими-либо исходными данными, но из сказанного им тогда следовало, что инициатором работы был он сам и что всему предшествовала большая предварительная деятельность». К слову, тогда же упоминалось и имя И.Д. Папанина как очень заинтересованного в создании такой подлодки.

В качестве исходных данных Г.Я. Томас назвал своим юным коллегам грузоподъемность судна, типы аккумуляторных батарей, дизель-генераторов, а также максимальную толщину льда, на преодоление которого было рассчитано особое выдвижное устройство по типу шноркеля. В отличие от обычной шахты РДП, какие, к слову, уже тогда имелись в ряде проектов немецких лодок, здесь головную часть «шноркеля» предполагалось оснастить специальными электронагревателями, которые, по замыслу конструкторов, должны были «растопливать» арктический лед

для вывода на его поверхность систем для выброса газов в атмосферу, подачи воздуха внутрь корпуса - к дизелям, для вентилирования отсеков и аккумуляторных ям. В принципе эта идея повторяла мысль Герберта Уилкинса, но уже на более высоком техническом уровне.

«Что представляет из себя подводная лодка, мы с ребятами знали, - вспомнил Александр Глебович. - К тому же старший технолог, внештатный преподаватель техникума Николай Александрович Мичурин приносил и показывал нам чертежи подводных лодок из популярных журналов, их схемы из вузовских учебников. Но ведь у нашей-то лодки практически не было прототипов. Нам надлежало подобрать состав главных и вспомогательных механизмов, оборудование электрической части, общекорабельные устройства и системы. Мы должны были определить отсеки, расположение грузовых цистерн, разработать конструкцию подъемных рам-опор в носовой и кормовой частях для постановки лодки в подледном положении, определить ведомости материалов для постройки прочного и легкого корпусов и, наконец, рассчитать нагрузки, размеры корабля, положение центра тяжести и многое другое».

При этом каждый в группе Томаса занимался своим делом. За Николаем Ермолиным и Борисом Лавриком, как предполагает Александр Глебович, закрепили электромеханическую часть, Александр Киршаков делал расчеты, а Лебедев готовил теоретические чертежи, общие виды, продольные и поперечные разрезы.

Группа стояла у самого истока рождения небывалого корабля, и это была настоящая работа для настоящих мужчин. Хотя «мужчинам»-то едва исполнилось семнадцать! И еще, шел 1946 год. В Молотовске для большинства он по тяготам не уступал годам военным. Так же недоедали на скудных пайках, мерзли в латаных обносках и бытовали с минимумом удобств, которые сегодня и вообразить-то нельзя. А эта четверка смысленных увлеченно работала. Точнее, они продолжали учиться, а вечерами и в выходные еще и работали. Жили на скромную стипендию. В группе Томаса им доплачивали, но более чем скромно. Меж тем проект продвигался - этап за этапом.

«Не буду утверждать, было ли в полном объеме выполнено порученное нашей группе, но выпущенная ею документация (чертежи, расчеты, ведомости) уже позволяла специалистам делать выводы о целесообразности и возможности постройки подлодки»,

- сказал Александр Глебович. О дальнейшей же судьбе проекта, как выяснилось, ему ничего неизвестно.

О жизнестойкости нации

Послесловие же такое... В июле 1947 года Г.Я. Томас перевелся технологом на завод имени Жданова, где начинали серию эсминцев 30-бис. Возможно, туда же, в Ленинград, перекочевала и начатая им тема. Последнее, что удалось установить: Габриэль Яковлевич окончил местную «корабелку», а до этого перешел в НИИ аварийно-спасательной службы ВМС, где заинтересовались его новыми разработками.

К слову, из Молотовска он уехал с женой: ею стала та самая чертежница, помогавшая группе. Александр Киршаков после окончания техникума распределился в Калининград, где спустя несколько лет погиб в дорожном происшествии. Борис Лаврик тоже уехал, в Сочи. Николай Ермолин трудился на заводе. Как и Александр Глебович Лебедев, выросший до начальника цеха №40 Севмаша. Сейчас они оба на заслуженном отдыхе.

Мои поиски по проекту академиков Визе и Шиманского продолжаются. Но вот что непременно хочется сказать...

По рассказам, в те годы выросли быстро и рано. Но все же вдумайтесь и представьте: полуголодные, полураздетые мальчишки, оторванные от родных, заброшенные лихолетьем в чужой город, внеурочное время и отпуск отдают... кораблю - нет, не XX века, а века XXI! Причем с убежденностью, что проект его, граничащий с фантастикой, не чья-то блажь, а осознанная перспектива государственного масштаба. Во всем этом есть нечто жесткое, но в то же время сильное, жизнеутверждающее, если угодно.

Возвращаясь к тому, относительно недавнему нашему прошлому, я часто задаю себе вопрос: что заставляло моих соотечественников (речь здесь не только о мальчишках 46-го) в бедственное время так мечтать и творить? Не ведаю, как и назвать это данное Богом внутреннее качество но уверен: оно в числе прочих и составляет такое понятие как жизнестойкость нации...

Сегодняшние семнадцатилетние в большинстве сыты, обуты, одеты, Жюлем Верном, как правило, не зачитываются и уж точно не мечтают о кораблях, покоряющих глубины океана: другие времена - иные идеалы. Видимо, еще и поэтому будущее страны видится мне очень смутным.

Сталинский «Бандит № 401» на заводе № 402

Этот корабль должен был изменить многое. С ним Советский Союз в действительности становился морской державой

Было ли это чисто человеческой слабостью возжа либо объяснение крылось в каком-то особенном характере его государственной деятельности, но расхожая молва, как и воспоминания многих современников, утверждает: Сталин в основном работал по ночам. В вечернее время проводились заседания правительства с его участием. Ночным был и трудовой распорядок всех главных министерств.

В одну из ночей марта 1950-го к Сталину вызвали министра судостроя В.А. Малышева, главкома ВМФ И.С. Юмашева и его зама П.С. Абанькина. Обсуждался вопрос о проекте 82 - тяжелом артиллерийском крейсере.

Доводы генералиссимуса

Сталин мягко прохаживался по кабинету вдоль стола, на котором лежали эскизы и чертежи, курил свою трубку и в свойственной неторопливой манере расспрашивал моряков, для каких целей они думают использовать новый корабль.

Отвечал главком Юмашев: «Для борьбы с тяжелыми крейсерами противника». Сталин возразил: «Нам нечего ввязываться в бой с тяжелыми кораблями противника. Основная задача тяжелого крейсера должна быть иной - борьба с легкими крейсерами противника. Надо увеличить его скорость до 35 узлов, чтобы он наводил панику на легкие крейсера противника, разгонял их и громил. Этот крейсер должен летать, как ласточка, быть пиратом, настоящим бандитом. Он должен суметь уйти из-под удара тяжелых кораблей противника». Дальше Сталин, по свидетельству В.А. Малышева, предложил

несколько вариантов для уменьшения водоизмещения корабля (при намечасмом в тот момент водоизмещении развить ход в 35 узлов было бы немыслимо. - Прим. О.Х.).

Моряки попытались возразить генералиссимусу дважды. Сначала против сокращения зенитной артиллерии так называемого ближнего боя. Однако Сталин настоял на своем: «Такой корабль, как этот, будет всегда иметь охранение, которое должно его защищать». Второе возражение флотских касалось уменьшения боекомплекта крейсера. «Вы слепо не копируйте американцев и англичан, - ответил Сталин, - у них другие условия, их корабли уходят далеко в океан, отрываясь от своих баз. Мы же не думаем вести океанские бои, а будем воевать вблизи своих берегов, и нам не нужно иметь большого боезапаса на корабле». Потом добавил: «Создать корабль, который имел бы все преимущества, нельзя. Можно иметь преимущества или в скорости, или в бронировании и вооружении».

Генералиссимус поинтересовался у министра, где намечено строить головной корабль проекта 82. Получив ответ, что в Ленинграде, высказал еще одно пожелание: «В первую очередь нужно бы иметь два таких крейсера на Черном море, чтобы накрепко запереть Дарданеллы, а потом уже на Балтике...» О Северном флоте речь в ту ночь не шла. Однако, когда в министерстве распределяли заказы, в документах уже значился Молотовский завод № 402 - третьим по счету заводом-строителем тяжелых крейсеров проекта 82.

Таких внушительных кораблей на послевоенных советских стапелях еще не создавали. Их габариты, броневая защита, конструктивная система непотопляемости, артиллерийская мощь способны удивлять и теперь. Однако даже на Севмаше сегодня большинство корабелов о нем ничего не ведают, не говоря уже о нюансах предыстории и особенностях его создания. Между тем тяжелые крейсера проекта 82 вполне могут служить символом целой эпохи в отечественном кораблестроении. И Молотовск (Северодвинск) к тому причастен.

«Труднообъяснимая симпатия» вождя

Уже в ходе Второй мировой войны появилась и заявила о себе принципиально новая сила - ударные авианосцы. Они не уступали крейсерам ни в скорости, ни в боевой и оборонительной мощи, а по отдельным тактическим элементам, пожалуй, даже превосходили их. Но главное - линкоры и крейсера, хотя и вооружались дополни-

тельными средствами ПВО, при налете десятков, а то и нескольких сотен самолетов, как это практиковалось, например, японцами, не могли эффективно защищаться. В конце концов, в жестоком соперничестве за флагманство перевес постепенно переходил к авианосцам. Примечательно, что уже с 1944 года воюющие в Мировом океане страны прекратили постройку линкоров, а несколько из них, что находились в высокой степени готовности, принялись переоснащать для несения авиации.

Понимали необходимость строительства авианосцев и в Советском Союзе. Об этом свидетельствуют материалы совещаний у Сталина с участием ведущих специалистов-кораблестроителей и главных лиц Наркомата ВМФ. Отчего же тогда наш флот не пошел по пути ведущих морских держав? Историки объясняют это по-разному. Некоторые из них склонны считать, что виной тому, по выражению наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова, «труднообъяснимая симпатия» вождя к тяжелым крейсерам и линкорам. Возражать или спорить со Сталиным никто не осмеливался. Это одна из версий.

По мнению иных исследователей, имелся некий «престижный момент» политического характера: советское кораблестроение так и не смогло превзойти российское дореволюционное в создании крупных боевых кораблей. Стоит напомнить: большинство мощных кораблей, составлявших ударное звено советских ВМС до Великой Отечественной, достались в наследство от царского Адмиралтейства. Знающим о непомерном честолюбии Сталина симпатия его к тяжелым крейсерам и линкорам не кажется столь уж «труднообъяснимой».

И вот после Великой Отечественной советские корабли предприняли новую попытку создания артиллерийских суперкораблей. Изыскания здесь главным образом велись по линкору проекта 24 и крейсеру проекта 82.

Политический противовес «Аляске»

У последнего судьба сложилась поистине драматично. Она оказалась замешанной на событиях горячей политической жизни и в свой гигантский водоворот вовлекла множество громких, звучных имен своего времени: министр Вооруженных Сил Н.А. Булганин, министр вооружений Д.Ф. Устинов, министр судостроя А.А. Горегляд (по одной из версий, он лишился своего поста как раз за неудовлетворительную работу по проекту 82), его преемник В.А. Малышев, главком ВМФ Н.Г. Кузнецов, сменивший его

И.С. Юмашев, снова Н.Г. Кузнецов. И за всей этой грандиозной драмой стояла одна властная фигура, или даже точнее - тень, тень генсека, генералиссимуса Сталина.

Проект 82 он опекал, как никакой иной. Сталин слушал доклады министров, но доверял им только после донесений МГБ с мест. Сталин мог бы знать и решать на уровне министерств, но хотел знать больше и вникал глубже. Со слов А.Ф. Баранова, главного строителя «молотовского заказа», мы знаем: его и его коллег на корабли 82-го проекта Сталин назначал лично. Знакомился с ними в своем рабочем кабинете в Кремле, разговаривал и, напутствуя, предупреждал каждого о личной ответственности за будущий корабль.

Главным конструктором «сталинской ласточки-бандита» в августе 1947-го назначили выдающегося советского корабеля Л.В. Диковича - человека, несомненно, талантливого, но далеко не единственного в целом созвездии блестящих умов, работавших над проектом. Сам факт привлечения к нему сильнейшего отечественного коллектива - КБ Н.Н. Исанина - уже говорит о многом. И если вознамериться воздать должное хотя бы руководителям направлений, то пришлось бы назвать десятки имен.

Что же представлял собой крейсер 82-го проекта. Его порой называли карманным линкором. Определение это, к слову, перекочевало к нам из германского кораблестроения (достаточно вспомнить их «Адмирала Шеера»): даже по полному водоизмещению - 42300 тонн - крейсер 82-го проекта не дотягивал до ранга линейных кораблей. Однако по калибру, по мощи артиллерии вполне мог соперничать с ними.

«Политическим противовесом» американским тяжелым крейсерам класса «Alaska» называли его иные специалисты, а потому логично провести аналогию именно с ними. Данные же нашего корабля мы приводим по его техническому проекту февраля 1951 года.

Советский корабль по водоизмещению на 8 тысяч тонн превосходил американский: имел длину 278 метров - на 27 метров больше «Alaska», наибольшую ширину - 32 метра, однако меньшую, чем американский крейсер, осадку - 9,2 метра.

Об энергетической установке речь особая: чтобы дать столь тяжелому кораблю ход в 35 узлов (на 3 узла больше, чем у «Alaska»), требовалась небывалая мощность - 280 тысяч л.с. Даже «царь линкоров» Второй мировой японский «Ямато» не обладал такой, а

в США подобную энергетическую установку смогли создать лишь в начале 60-х - для авианосцев классов «Kitty Hawk» и «John F. Kennedy». У нас же с этой задачей справились общими усилиями конструкторы Специального бюро котлостроения, бюро Харьковского турбогенераторного, Невского машиностроительного и Кировского заводов. Одновременно советским инженерам впервые удалось решить множество проблем с применением пара высоких параметров, автоматики для управления котлами, турбинами и двигателями, высокой степени насыщения электрооборудованием постоянного и переменного токов.

Главный калибр корабельной артиллерии был выдержан в строгом соответствии с «пожеланием» Сталина - 9 орудий 304,8 мм в трех башнях. Он в точности повторял огневую мощь класса «Alaska». Причем этот свой главный «артиллерийский аргумент» советские моряки смогли бы «предъявлять» противнику даже при волнении моря в 7-8 баллов. Еще были 12 орудий калибра 130 мм в шести башнях, 6 орудий 45 мм и 10 четырехствольных (25 мм) зенитных автоматов.

Корабль защищала броня: по 260 мм по бортам и на башнях главного калибра - до 240 мм. Стойкость этой «кольчуги», к слову, испытывали путем опытовых подрыва и отстрела броневых плит. Броневой пояс крейсера опускался ниже ватерлинии. Но особый интерес представляла так называемая конструктивная защита днищевой части. Она состояла из трех настилов с прокладкой из брони, смонтированных по продольно-поперечной системе. Высота от наружной обшивки до третьего дна составляла 2250 мм. По замыслу создателей, это должно было защищать крейсер от поражения минно-торпедным оружием. Подобная система создавалась в отечественном кораблестроении впервые. Как и броневой пояс, ее испытывали в условиях, максимально приближенных к боевым: опытовые отсеки на полигонах подрывали взрывчаткой. Защита стойко держала удар до 500 килограммов тротила.

Но этим «практические опыты» на 82-м проекте не исчерпывались. Мне рассказывали, что воздействие дульных газов артиллерийских орудий главного калибра на организм комендоров исследовали специалисты особой лаборатории, и в качестве подопытных они использовали животных.

В оборонительных свойствах будущего крейсера учитывался не только передовой опыт довоенного европейского кораблестроения (в частности, разработки немецкой фирмы «Deschimag» по

тяжелому крейсеру «Lutzow»), но и особенности применения на море принципиально нового оружия - ядерного. Не случайно еще на стадии проектирования от НИИ военного кораблестроения старшим наблюдающим по защите крейсера назначили А.М. Хохлова - официального советского наблюдателя во время испытаний американской атомной бомбы на атолле Бикини.

Широкомасштабное применение сварных конструкций корпуса и надстроек, успокоители качки, радиолокационные станции, мощные оптические дальномеры - все это создавалось на основе последних достижений отечественной науки.

Предполагалось, экипаж крейсера, вплоть до собственной музыкоманды, составят 1712 моряков, а возглавить их должен был контр-адмирал.

К концу 1950 года к строительству крейсеров проекта 82 были привлечены десятки НИИ, КБ и ведущих заводов Союза - всего 45 предприятий и организаций. Иными словами, на строительство корабля нацеливался если не весь Союз, то уж точно самые передовые его индустриальные силы.

Серия «Сталинград»

Окончательно проект 82 утвердили 4 июня 1951 года. Хотя постановление Совета Министров о строительстве кораблей датируется мартом 1950-го. Головной крейсер отдали николаевцам - заводу №444. В последний день 1951 года здесь заложили первенца. Его нарекли «Сталинградом». Иного названия, как мне кажется, и быть не могло. Второй корабль заложили ленинградцы - в сентябре 1952-го на стапеле «А» Балтийского завода. Ему уготовили название «Москва». А еще через месяц в северном доке Молотовского завода №402 появилась закладная доска «заказа 401» - еще одного, уже третьего крейсера. По непроверенным данным, он должен был называться «Архангельск».

Почему тогда выбор пал на Молотовск? Признаться, этот вопрос занимал меня очень долго. Единственно ли пригодный и свободный стапель тому причиной? Или же расчет и уверенность, что завод № 402 справится с заданием? Думаю, все же второе.

По именам тех, кому Сталин лично поручал строить корабли 82 проекта, очевидно: в тот бой шла гвардия под общеизвестным сталинским лозунгом «Кадры решают все!» Наблюдающим от ГУК ВМС назначили самого опытного - М.С. Михайлова. К слову, до войны он курировал линкоры 23-го проекта - как раз те корабли,

с которых должен был начать свой век завод №402. Главный строитель «Сталинграда» - «тертый» корабел-черноморец М.А. Пудзинский (впоследствии Е.П. Егоров пригласил его ответственным сдатчиком на «Молотовск»). В.А. Неопиханов - главный строитель «Москвы». Более знающего в Ленинграде на тот момент просто не было. Наконец, А.Ф. Баранов, прибывший в Молотовск из Ленинграда. До этого назначения он отвечал за строительство одного из первых кораблей целой серии лучших наших крейсеров - «Орджоникидзе».

И вот еще, случайно ли было появление в Молотовске Е.П. Егорова? Он принял завод в январе 1952-го, когда здесь разворачивалась подготовка к работам над 82-м проектом, а постановление правительства по этому поводу вышло в ноябре 1951-го. Нет, случайности здесь быть не могло. Евгений Павлович сменил Г.К. Волика вовсе не потому, что Григорий Кононович не справлялся с порученным делом, а потому, что строить такой крейсер было уже задачей другого порядка, и предприятию требовался флагман нового склада, иного масштаба, образно говоря, директор с мозгами министра. И Сталин, которого в кадровой политике редко подводили интуиция и прозорливость, прекрасно понимал это.

Главный строитель молотовского крейсера - А.Ф. Баранов. За неумолимым течением времени личность его как-то отошла на второй план, сегодня ее заслонили другие, а это, на мой взгляд, несправедливо. Хотя бы потому, что как специалисту равноценной замены ему не было. Но более всего в Александре Федоровиче привлекают его человеческие качества. На «сталинского ставленника» (при наших известных ассоциациях с эпохой «вождя народов») он совершенно не походил. С ношей той ответственности, какая нынешним руководителям и не снилась, он оставался «исключительно корректным», «очень уважительным», «душевным», «из большого начальства, но не чванливым», как вспоминают его сегодня люди. А еще все они как один рассказывают о его открытости, крепком рукопожатии с неизменным и бодрым приветствием: «Как дела, молодежь?!» (независимо от возраста собеседника).

Забегая вперед, скажу: к сожалению, судьба отвела А.Ф. Баранову недолгий срок. Впоследствии некоторое время он руководил отделом №2 молотовского завода. В 1956-м вернулся в Ленинград, где его настиг жестокий недуг. Умер он на операционном столе.

«Все, что видели, забудьте!»

Удивительно: столь внушительных размеров крейсер строили в обстановке строгой секретности. Распространяться о делах на заводе изначально было не принято, а тут вообще так сказали, будто отрубили: «Все, что видите, забудьте!».

Корпус набирали в северном доке нынешнего цеха 50. В сравнении со 120 метровыми эсминцами, которые еще продолжали строить, «заказ № 401» длиной 273 метра выглядел великаном.

Как вспоминают ветераны, корпус крейсера занимал практически все пространство дока. Столь крупных кораблей в цехе 50 не строили ни до, ни после. Даже линкор «Советская Белоруссия» по длине был меньше - 269 метров. Тогда же, можно сказать, из-за масштабов проекта 82 возникла и первая проблема, которой заводчане нашли по-своему остроумное решение.

Рассказывает главный технолог на строительстве крейсера Г.Ю. Ашоновитц: «В первые же дни нам надо было решать задачу: как строить корабль, если громадный док на несколько метров короче корабля? Технологи решили ее: они развернули (на чертеже) стапельное место на 180 градусов, то есть поставили корабль кормой к входным воротам. Таким образом, наклонный форштевень, проходя на большой высоте над стенкой дока, располагался над преддоковой площадкой, что обеспечивало нормальные условия постройки».

Однако не только из-за невиданных доселе габаритов проект 82 среди молотовских корабелов получил репутацию «неудобного». При строительстве использовалась новая на тот момент конструкционная сталь марки АК-17. А уже одно это требовало специальной квалификации электросварщиков, которых к тому же стянули на «заказ №401» просто небывалое количество - несколько сотен человек. Но самое главное - всем этим людям пришлось работать в ужасающих условиях. В нижней, днищевой части корабля располагалось несметное множество отсеков, цистерн, секций, переборок, перегородок, в том числе очень небольших.

Вкупе все они и составляли основу упоминавшейся конструктивной защиты подводной части корпуса. Создание же ее, даже на открытом пространстве стапеля, превратилось в ежедневную пытку для электросварщиков и газорезчиков.

Один из них, Н.А. Соколов, вспоминал: «Это был сущий ад. Теснотища невероятная - не каждый из наших мужиков в брезентовой робе, со щитком мог протиснуться в дальние закоулки. Тут уж

худощавые сразу выросли в цене. Но работали-то они строго в паре: один все время подстраховывал другого... Порой нужно было изловчиться и варить, согнувшись в четыре погребели, а то и вверх ногами. А жара, дым, вонь - загазованность такая, что иных вытаскивали в обморочном состоянии, другие выползали сами - одуревшие, харкали слюной и кровью».

Его дополнил А.Н. Бородин: «Через закопченные до черноты стекла цеховых пролетов солнце едва пробивалось. С вытяжной вентиляцией в цехе 50 проблема вечная, но впервые всерьез с ней столкнулись, кажется, именно тогда. Днем, особенно летом, дышать было просто нечем, работу вечером и в ночную смену считали за благо. Но мы тогда были слишком молоды, чтобы задумываться, чем это грозит...»

Должен свидетельствовать: в середине 80-х я пытался отыскать тех, кто ломил-уродовался по «горячей» сетке заказа 401. Усилий и времени, признаться, потратил изрядно. Тот каторжный труд на стапеле северного дока сгорбил, скрутил даже самых крепчайших здоровяков. После пятидесяти болезней ломали, гнули их нещадно, большинства тех людей тогда уже, по сути, не было с нами.

«Была в России Царь-пушка...»

Корабль строили высокими темпами. К 36-й годовщине Октября решили закончить формирование корпуса: работали ведь с оглядкой на головной «Сталинград» в Николаеве, а там его собирались спустить на воду уже 7 ноября 1953-го, но все в той же обстановке секретности. На страницах заводской многотиражки о «заказе №401» не упоминалось вообще, не говоря уже о какой-либо сопутствующей ему информации. Зато часто встречались заголовки типа «Быть бдительным на любом участке, во всякой обстановке» и даже «Выше революционную бдительность».

Бывший конструктор завода №402 В.П. Зыков вспомнил: «К апрелю 1953-го на стапеле уже были выставлены все днищевые секции, по крайней мере, средней части корабля. Выставлены и бортовые секции, монтировалась палуба, приступали к работам на главной цитадели. А еще были установлены фундаменты для главных машин и механизмов».

Его дополнил Н.А. Поздеев, ветеран завода, технолог: «Среднюю часть крейсера подготовили для навешивания броневых плит. Со дня на день должны были приступить к этой операции...»

Есть свидетельства: корпус корабля вырос до нижней броневой

палубы, уже имелись буи, а на отдельных участках цеха варили огромных размеров барбеты под орудийные башни.

Из Ленинграда с самого начала в Молотовск шел огромный поток проектной документации. Обработать ее только собственными силами не могли, и специальным распоряжением на заводе №402 создали филиал ЦКБ-16 общей численностью 25 человек. Возглавил его ленинградец Ю.Д. Жуков. Его однофамилец В.В. Жуков, будущий ответственный сдатчик подлодок, а ныне ветеран Севмаша, начинал как раз в филиале №2 Исанинского бюро. Он рассказывает: «Коллектив наш был небольшим, частью из ленинградцев, частью из местных. Работали много, дружно и увлеченно. В цех приходилось ходить часто - решали вопросы на местах, и всякий раз взор отмечал, как «подрастает» будущий корабль». Однако, со слов Виталия Вениаминовича, были и скептики - те, кто не верил, что этому гигантскому кораблю суждено большое плавание. Такие в доверительной беседе любили присказку: «Была в России Царь-пушка, и она ни разу не выстрелила. Был Царь-колокол, и он ни разу не зазвонил. И этот Царь-корабль тоже в море не выйдет». И они оказались правы...

«В тот день всех, кто пришел утром в цех, ждала необычная тишина, - вспоминает ветеран завода В.В. Таскаев. - Никто не работал. Ни клепальщики, ни сборщики, ни сварщики. Перекрытыми оказались даже воздушные трассы.

Начальником цеха в ту пору был Г.И. Просянкин. Он-то и объявил собравшимся о приказе законсервировать корабль. Люди восприняли эту новость молча и мрачно. Молча и разошлись. В тот день, помню, всех нас сразу же распустили по домам. Состояние многих моих товарищей было шоковым...»

Примерно так же описывают то памятное рабочее утро Николай Алексеевич Поздеев и Валерий Петрович Зыков.

Что же произошло? 5 марта 1953-го умер Сталин - всевластный «хозяин страны» и главный радетель «крейсеров-бандитов». А уже 23 апреля вышел приказ министра транспортного и тяжелого машиностроения о прекращении работ по проекту 82. Причем на всех трех заводах. По-моему, здесь нельзя не обратить внимания на явную спешку: страна едва-едва отошла от траура и общенародного шока, а на одном из самых примечательных «начинаний вояды» уже поставили крест. Думается, это в сопоставлении с рядом других событий свидетельствует о том, что вокруг 82-го проекта беспрестанно и долго, а при живом Сталине скрытно, шла подко-

верная борьба, и при первой же возможности недоброжелатели тяжелых крейсеров нанесли сокрушительный удар.

Иногда инициативу ликвидации на стапелях крейсеров типа «Сталинград» приписывают Н.С. Хрущеву. Но так ли это? Думается, что в огульной критике, которая, как правило, сопровождала уход с политической сцены каждого руководителя нашей страны, Никите Сергеевичу все же приписали чужие грехи.

Он тогда еще не имел достаточного политического веса для принятия подобных решений. Почва же для досужих разговоров появилась позже - в конце 50-х, когда Н.С. Хрущев действительно лихо и бездумно расправился с другими крейсерами, проекта 68-бис.

Как это ни странно, среди противников проекта 82 почти сразу после смерти Сталина возникла фигура... главкома ВМФ Н.Г. Кузнецова. Отчего Николай Герасимович занял враждебную позицию (наряду с Г.К. Жуковым, которого всегда отличало поверхностное и прохладное отношение к флоту), неизвестно.

По крайней мере, логичного изложения мыслей адмирала по этому поводу мне найти не удалось. Известно, правда, что уже в ходе строительства он неоднократно называл крейсер 82-го проекта «неясным, очень дорогим кораблем». Своему главкому флота, судя по всему, не перечили - и сталинским «бандитам» вынесли смертный приговор.

Гром среди ясного неба

Ветеран Севмаша И.С. Бахтин рассказывал: «Мне пришлось работать заместителем начальника цеха 50 по северному доку. Здесь строился тяжелый крейсер проекта 82. Приказ о его разрезке на шихту был для коллектива как гром среди ясного неба. Были брошены на ветер миллионы народных денег, и никто за это не ответил. Я помню, как искренне переживал случившееся Е.П. Егоров, говорил, что это вандализм, что ему никогда не приходилось участвовать в уничтожении того, что создавалось таким тяжелым трудом рабочих...»

К слову, возможно, в Москве опасались волнений на заводах, упомянутый приказ о приостановке работ обнародовали не сразу, а спустя несколько недель после его подписания.

«Были зажжены все газовые горелки, - вспоминал Г.Ю. Ашонов. - Через несколько дней вся площадь недостроенного слипа, вся набережная, все свободные места между цехами были завалены частями бывших узлов, секций и блоков, которые только вчера так

старательно и аккуратно делали. В душе каждый, конечно, возмущался, но нашего мнения не спрашивали. На освободившиеся стапельные места завод получил заказы на строительство подводных лодок. В них уже не было той корабельной романтики, которая присутствовала на прежнем заказе, несмотря даже на наличие очень сложных новейших узлов и конструкций».

«В нашей бригаде было человек 20-25, - рассказывал В.В. Таскаев. - Каждые сутки в цех подавали 10-15 железнодорожных платформ. Я со своим коллективом должен был загрузить их демонтированными конструкциями. Разделяли корпус «обрезками под кран» - так, чтобы вес конструкции не превышал 100 тонн, - столько мог поднять цеховой кран. «Обрезки» своими размерами и тогда поражали воображение, и сейчас тоже будоражат память, хотя прошло уже много лет».

Скромный дебаркадер ПС-2

Летом 1998 года в наливной бассейн цехов 50-55 для планового ремонта вывели сразу несколько вспомогательных плавсредств заводского флота. А среди них сравнительно небольшой дебаркадер ПС-2. Мы с фотокорреспондентом Евгением Сабировым поспешили туда. Бассейн уже осушили - дебаркадер сел на кильблоки, сварщики и монтажники занимались его днищевой частью - меняли несколько металлических листов. Мне же было любопытно, знают ли они, откуда появился у заводского причала ПС-2, вообще, знают ли о нем что-либо? Хотя моими собеседниками оказались люди с непрерывным 25-летним трудовым стажем, ответить на вопросы они не смогли.

Между тем, дебаркадер - в своем роде объект исторический, ибо это все, что осталось на сегодняшний день от знаменитого молотовского «заказа № 401». В свое время из части секций тройного днища крейсера 82-го проекта заводчане изготовили «калошу» 150-тонного плавкрана, а после того как тот отслужил свое, конструкцию использовали уже для ПС-2. Иными словами, сталинский «бандит № 401» в конце-то концов оказался на морской воде, правда, в скромных и мирных ролях плавкрана и дебаркадера. Зато прослужил Севмашу более 45 лет.

За такой корабль отцам не стыдно

Моя первая публикация о строительстве тяжелого крейсера проекта 82 на молотовских стапелях вызвала большой интерес читате-

лей. И, думается, не случайно. Корабль для своего времени был бы уникальный, с технической стороны - воплотивший в себе лучшие достижения конструкторской мысли, корабль-символ того периода в истории нашей страны, когда она начинала утверждаться в роли морской державы, причем при небывалом душевном подъеме всего народа.

Читатели не только звонили в редакцию, но и слали небольшие заметки-воспоминания, а иные просто приходили, чтобы рассказать, как запечатлелся в памяти эпизод заводской истории, связанный с проектом 82. Откликнулись, и на удивление быстро, даже иногородние читатели, которым переслали газету знакомые северодвинцы.

В основном речь шла о событиях после апреля 1953 года, когда пришел приказ о разделке корабля на металл: уж больно ранил он души. Были и откровенно любопытные, на мой взгляд, моменты, о которых раньше слышать не приходилось...

Скажем, конструктор Севмаша Л.И. Спиридонова припомнила: после прекращения работ на корабле огромный объем проектной документации, а она шла с грифом «Секретно», надлежало уничтожить. Нашли такой выход: к зданию, где располагался конструкторский отдел, по внутризаводской ветке подогнали маневровый паровоз и в топку его, разумеется, под недреманным оком первого отдела, отправляли солидных размеров кипы секретных бумаг.

О том, как почти ежедневно из цеховых ворот выкатывались платформы с секциями бывшего корабля, как затем эти тяжеленные конструкции складировались под открытым небом на заводской территории, рассказывали нам А.В. Проворова, А.И. Федотов, В.В. Таскаев, Н.Е. Некипелова, А.А. Корельский и другие северодвинцы.

Многие упоминали И.С. Бахтина - Почетного гражданина нашего города, известного корабеля. Именно Иннокентию Степановичу вопреки его желанию, но по воле обстоятельств пришлось руководить работами по разделке корабля на металл.

Ветеран архангельского техфлота Ф.А. Демидов утверждал, что специально для вывода будущего корабля в море требовалось углубление заводской акватории и выходного канала к Никольскому бую. Параллельно строительству крейсера велось планирование, производились расчеты, а выполнить сами работы надлежало архангельским земснарядам. Но не только. По словам Федора Андреевича, местных сил не хватило бы. Обсуждалась возможность привлечения земснарядных караванов мурманчан и даже

ленинградцев.

История 82-го проекта не закончилась с правительственным приговором крейсерам, стоявшим тогда на стапелях Николаева, Ленинграда и Молотовска. Николаевцы свой «Сталинград», а он имел наиболее высокую степень готовности, спустили-таки на воду. В 1954 году. Вернее, на плаву тогда оказалась средняя, «цитадельная» часть корабля (от 56-го до 206-го шпангоута). Но и ее габариты, к слову, производили впечатление - 15 тысяч тонн, 150 метров в длину. И не только габариты. Вот что рассказал капитан II ранга В.Н. Онищенко, откликнувшийся на публикации из Севастополя:

«Тогда мы были курсантами и практику проходили на вспомогательных кораблях Черноморского флота, обеспечивали стрельбы. Неуправляемую «цитадель» тащили в полигон несколькими буксирами. Как поставили, подошли эсминцы и сторожевички.

Били ее из орудий калибром до 130 мм, еще торпедами - их и летчики, и катерники бросали. Так все они просто кололись о борт - так «цитадель» удар держала!

В ту пору крылатые ракеты только-только появились. Их тоже решили испытать на бывшем «Сталинграде». Пришел не то эсминец, не то сторожевик-«полтинник», сейчас уж и не помню. И полетели ракеты. Мы смотрели, как говорится, раскрыв рты - такое диво видели впервые. Отгрохотало, отсверкало все, и мы подошли поближе. Изуродовали нашу мишень здорово - на броневых плитах целыми кусками вырвано-выщерблено, конструкция внутрь воду взяла - небольшой крен, дифферент, но на плаву, однако ж, держится уверенно. Причем без помощи насосов или других водоотливных средств.

Многие офицеры тогда поражались: какая же прочность, надежность была в корабле заложена! Помню, один старослуживый капитан-инженер воскликнул: «Если б в бою ему пару торпед в борт всадили - это как слону дробина: он и ходу бы не сбавил!..»

«Я был свидетелем того, как плавмишень из корпуса недостроенного крейсера «Сталинград» снимали с камней, - поведал еще один житель Севастополя, А.Д. Воробьев. - Было это в 1955-м. Майской ночью разразился чудовищный шторм. «Цитадель», которую буксировали в Севастополь, выбросило на прибрежную отмель недалеко от входа в Карантинную бухту. Чтобы снять ее, понадобилось немало сил и времени - более года, а самое интересное - пришлось пойти на ряд смелых и технически выверенных решений. Подроб-

нее об этом, очевидно, можно прочесть у знаменитых наших военных спасателей - адмирала Н.П. Чикера и профессора Н.П. Муру. На подъеме я их лично видел. Люди они широко известные, наверняка где-нибудь делились своими впечатлениями»

Об исторических оценках. К личности Сталина сегодня у большинства отношение известное. Тем не менее, надо признать: его морская стратегия, основанная на наличии в составе флота тяжелых крейсеров, в целом отвечала интересам страны, прежде всего ее обороноспособности.

История не терпит сослагательного наклонения - что было бы, если бы. Это верно. Но та же история и свидетельствует: за отсутствие крупных артиллерийских кораблей флоту нашему, да и стране в целом, после апреля 1953-го пришлось платить цену гораздо большую, чем смели предполагать. Особенно в эпизодах, известных сегодня как арабо-израильские конфликты, Карибский кризис, корейская и вьетнамская войны, «средиземки»... Да и последние события в Югославии, когда весь мир потешался над жалкими потугами президента Ельцина защитить братьев-славян с моря, - это, как мне кажется, все из той же области. Впрочем, насколько мне известно, и в военных академиях случившееся с крейсерами проекта 82, а позже с крейсерами проекта 68-бис, иначе как безрассудство и не рассматривают.

О наименовании головного корабля «Сталинград». Одному из читателей отчего-то показалось, что о нем в статье говорится «со скрытой насмешкой». Именно показалось, потому что слово «Сталинград» для меня - это и синоним, и собирательный образ великого военного подвига, великой жертвы моих соотечественников. Самому мощному боевому кораблю нашего флота подобное название было бы к лицу. И тогда, и сегодня. Беда в том, что Россия, к несчастью, страна крайностей и, как многократно демонстрировала история, в политическом угаре всякий раз теряющая чувство меры. Когда пересматривались заслуги И.В. Сталина, по сути, вычеркнули из истории и Сталинград, и Сталинградскую битву. А зря.

К слову, по моему разумению, и атомный крейсер «Киров», что стоит сегодня у причала северодвинской «Звездочки», не стоило переименовывать в «Ушакова». При всем уважении к славному флотоводцу, его именем следовало бы назвать другой, мощный и современный корабль. А «Кирова» еще на стапелях нарекли не в память о большевике Сергее Мироновиче, а в честь балтийского

«Кирова» - первого крейсера отечественной, советской постройки, моряки которого отважно защищали блокадный Ленинград.

Из той же серии безголового усердия - переименование в начале 90-х тех кораблей нашего флота, в чьем названии имелись слова «комсомолец» или «комсомол». Даже удивительно, как еще АПЛ «Ленинский комсомол» не стала носить имя какого-нибудь «програба перестройки» или вождя приватизации.

И вот еще какая особенность читательских откликов подмечена мною: как закладывали на молотовском стапеле небывалый крейсер, никто не вспомнил, а вот как резали его, запечатлелось в памяти всех без исключения. Случайно ли? Нет. Потому что резать тогда пришлось, как говорится, по живому, и воспринималось происходящее не просто утилизацией, а личной драмой, частью личной судьбы и общей нашей истории. Той, за которую нашим отцам-корабелям нечего стыдиться. Скорее чувство стыда должно быть присуще тем, кто сменил их, - нынешнему поколению, ведь большинство из работающих сегодня на Севмаше о крейсере 82-го проекта ничего не слышали и, не ровен час, вообще скоро забудут, как это - строить красивые и сильные корабли для своей страны.

«Отчаянный» по имени «Al Nasser»

*На стапелях Северодвинска создавалась
новейшая история... Египта*

В самом начале 50-х, когда корабль этот строили на заводе № 402, он ничем не отличался от большинства своих собратьев - семнадцати эсминцев проекта 30-бис молотовской серии. Напрасными были попытки отыскать хотя бы короткую историю, хотя бы крохотную деталь в технических документах, в особых замечаниях приемного акта, которые бы выделяли его из остальных. Нет, эсминец «Отчаянный» - заводской заказ под номером 195 - обыденно и ровно шел по стапельной прямой южного дока нынешнего цеха 50. Когда же под началом первого

своего командира капитана II ранга М.И. Горячкина эсминец покинул наш город, конечно же, никто не думал, что спустя 16 лет он на самом полном ходу войдет в новейшую историю... Египта, хотя и под иным, новым названием - «Al Nasser».

По «хлопковому соглашению»

Сегодня ни для кого не секрет многолетняя военная помощь нашей страны Египту. А вот поди ж ты - за арабской историей нашего северодвинского (молотовского) эсминца пришлось охотиться более шести лет. Материалы собирались трудно, по крупинкам. Сам факт присутствия в составе египетских ВМС советских «тридцаток-бис» известен давно, да и скрывать его не очень-то стремились, но какие именно корабли перешли под арабский флаг, выяснить не удавалось. Дело в том, что некоторые из эсминцев передавались лишь на определенное время, затем возвращались в Советский Союз, а их чужеземные наименования, как и бортовые номера, наследовали новые корабли того же типа. Создавалось впечатление, что ничего не меняется в египетском флоте. В конце концов, даже всеведущий «Jane» и тот устал отслеживать упомянутые «обменные операции» и, чтобы окончательно не запутаться, принялся в разделе ВМС Египта указывать лишь количество и класс эсминцев без каких-либо комментариев предыстории их появления.

Первые советские эсминцы ушли под арабский флаг еще в 1956-м, когда реализовывалось крупное соглашение, подписанное Н.С. Хрущевым и Г.А. Насером. Соглашение получило прозвище «хлопкового» - по названию того товара, которым египетский лидер собирался оплатить военную помощь. Арабы решались на национализацию Суэцкого канала, а без силового аргумента подобное отстоять было невозможно. Вот тогда и поплыло в Египет советское оружие: танки, артиллерия, самолеты, корабли - хотя не самые новые, но надежные и уже хорошо зарекомендовавшие себя.

Отправились и два балтийских эсминца: им предстояло усилить флот арабов, состоявший на ту пору из двух устаревших британских эсминцев, пяти фрегатов и нескольких корветов времен Второй мировой. Черед северодвинских кораблей наступил через 12 лет, а до той поры «Отчаянный», вступивший в строй в 1952-м, исправно служил на Севере.

Ветераны советской 5-й оперативной эскадры рассказывали мне,

что к этому моменту североморские эсминцы уже прочно прописались в Средиземном море. Наряду с другими кораблями Черноморского и Балтийского флотов. Базировались они в Александрии - главной гавани египтян. Поэтому никто не удивился, когда ранней весной 1968-го у причалов ее ошвартовались «Отчаянный» и «Отзывчивый». Последний, к слову сказать, тоже постройки завода №402 (заказ №194).

Ветеран «средиземок» бывший комендор Н.И. Полищук рассказывал: «Своих встретить на чужбине - всегда большая радость. А тут сразу два корабля пришли, стали рядом. Офицеры к тому относились с пониманием и препятствий не чинили - вот мы и бегали в гости друг к другу. Что запомнил: на «Отзывчивом» уже стояли новейшие системы оружия, ребята-зенитчики мне их показывали. У нас таких не было...»

Прав Николай Иванович: «Отчаянный» к весне 1968-го отличался от своих кораблей-собратьев. В Севастополе северодвинский корабль прошел модернизацию по так называемому проекту 30-БА. Черноморцы усилили его гидроакустику, поставили реактивные бомбометы, а самое главное, новые зенитные комплексы «увязали» с радиолокационной системой. И это сыграло ключевую роль впоследствии. Но сначала...

После шестидневной войны

С ветераном флота П.И. Стариковым меня познакомил высокий офицерский чин. Он же, представляя Петра Ивановича, без обиняков сообщил о нем: служил в Египте, в корпусе наших морских советников при Насере.

Долго и безуспешно пытался я вывести Петра Ивановича на арабскую биографию «Отчаянного». Но ветеран либо деликатно менял тему, либо ссылался на некую «неактуальность», либо обещал рассказать в следующий раз. Следующий раз наступал, и все повторялось. Однако и я не устал напоминать. И однажды Петр Иванович сдался.

Вот что он поведал: «Мы прибыли в Египет после известной шестидневной войны. Командовал нами капитан I ранга В. И. Зуб - очень толковый офицер, из североморцев, кстати. Видим, дело дрянь: израильтяне тогда арабам крепко всыпали - армия у них деморализована, на флоте - бедлам! Бывшие наши корабли запущены: ржавчина уже внутри пошла, в помещениях плесень, в трюмах грязь, в пищеблоке склад барахла, а по мостику крысы без опаски

гуляют. Служба поставлена безобразно: вахты по сути нет, офицер, два-три старшины на весь корабль. И больше никого! В море идти - двое-трое суток со всей Александрии экипаж сгоняют. Выйдут за приемный буй, сэндвичи свои съедят, камбуз-то бездействует, и все! Разворот на 180 градусов, к причалу и врассыпную по домам на неделю-две. Так арабы воевали.

Стали мы, что называется, гайки закручивать, дурь и лень выжимать. Намучились. С офицерами еще куда ни шло - они там прилично получали и за место держались, а вот матросы у них лентяи, каких белый свет не видывал. Многих тогда выгнали. Дремучее мусульманство с пятикратными молитвами на борту стали прижимать. Хотя и не сразу. На «Отчаянный» и на бывший наш «Бессменный» отобрали лучших, стали школить дальше, по полной программе, и через год корабли и экипажи стали лучшими...»

До полним рассказ ветерана. «Бессменный» получил у арабов наименование «Damiette», а «Отчаянный» - «Al Nassep», в честь их национального лидера.

Война Египта с Израилем продолжалась, и для северодвинского эсминца наступил тот самый исторический момент. По официальной версии, произошло следующее.

Двое против сорока

В составе соединения египетского флота «Al Nasser» и «Damiette» подкрались ночью к побережью Синайского полуострова. В 40 километрах от Порт-Саида квартировала израильская военная механизированная колонна. Корабли ее уничтожили в течение нескольких часов. На обратном пути в базу их нагнали самолеты противника числом около сорока. Два часа эсминцы отражали их атаки, сбили три штурмовика. Новая советская система заградительного огня защитила корабли.

Моряков тогда встретили как национальных героев. По меркам арабов, тот бой был великим сражением. Командиров кораблей наградили высшими египетскими орденами (наши советники, надо сказать, тоже не остались внакладе). Но, самое главное, в ознаменование той победы законодатели Египта учредили специальные офицерский орден и матросскую медаль - что-то наподобие наших ордена и медали Ушакова. Так вот ярко и самобытно вошел в историю арабского государства корабль, построенный на молотовском заводе № 402.

Что было дальше? Арабо-израильская война закончилась. Ближ-

невосточные же распри поутихли. Имя Гамаль Абдель Насера несколько потускнело, и в 1973 году нашему «Отчаянному» арабы дали новое, но не менее высокозначимое название - «6 October» - в память о дате одной из своих побед. Корабль этот еще долго служил, числился в составе египетских ВМС до конца 1986 года.

И, чтобы закрыть египетскую тему в истории эсминцев, строившихся в нашем городе, скажем, что в период арабо-израильской войны 1968-1972 годов службу в ближневосточных водах несли еще три северодвинских корабля: «Отзывчивый», «Оживленный», «Огненный». Но ходили они под своими исконными именами и родным, советским Военно-морским флагом.

Последние предания о лидере «Баку»

В биографии известного корабля Великой Отечественной осталось множество загадок. Молва приписала ему многое из того, чего не было, а официальная история скрыла, то, что с ним было

В 1988-м на Соловецких островах работала экспедиция Министерства культуры РСФСР. И тогда, недалеко от входов в створы залива Благополучия, ее участники обнаружили остатки боевого корабля времен Великой Отечественной войны. Экспедиция обследовала и посчитала их брошенным корпусом лидера эсминцев «Баку». Сведения попали в печать, и на страницах сразу нескольких газет разгорелся спор: действительно ли на отмели близ Соловков покоится известный североморский корабль?

Среди тех, кто поддержал версию министерской экспедиции, как помнится, нашлось немало бывших североморцев, которые к тому же утверждали: прежде чем оказаться на камнях, корабль был расстрелян крылатыми ракетами. При этом всякий раз они поминали недобрым словом Никиту Сергеевича Хрущева, считая его едва

ли не самым главным виновником столь бесславного конца бывшего флотского флагмана. Они были искренне убеждены, что демонстрационные пуски ракет по «Баку» велись для Н.С. Хрущева и с его ведома. Надо сказать, первые такие разговоры начались в 1962-м, когда генсек и предсовмина посетил наши края. Спустя четверть века находка у Соловков как бы дала пересудам новый импульс.

Курсом флагмана

Во время Великой Отечественной лидер «Баку» являлся одним из самых известных кораблей Северного флота, хотя, если быть точным, то в списках последнего он появился лишь осенью 1942 года, прибыв с группой дальневосточных кораблей для усиления надводных сил, и вошел в состав 1-го дивизиона бригады эсминцев. На долю корабля выпали нелегкие походы: он защищал не только наши внутренние коммуникации, бывал и на внешних - четырежды ходил в воды противника, из них дважды с набеговой операцией на опорную базу немцев в Варде.

Вплоть до прихода (во второй половине августа 1944 года) «Архангельска» - ленд-лизовского линкора, «Баку» практически являлся флагманским кораблем североморцев. Всего, как подсчитано, в годы войны лидер прошел свыше 42 тысяч миль, участвуя в проводке 29 союзных и внутренних арктических конвоев. Много это или мало? Будем объективны: по сравнению с аналогичными кораблями американцев и англичан, действовавшими на огромных пространствах Атлантики, Тихого и даже Индийского океанов, показатель «Баку» довольно скромный. По меркам же нашего Северного флота времен войны - немало.

6 марта 1945-го экипаж корабля был награжден орденом Красного Знамени. «За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленное при этом мужество, - так сказано в представлении. Иными словами, у лидера эсминцев «Баку» имелась та репутация, чтобы со временем войти в число наиболее часто упоминаемых в нашей исторической литературе кораблей, а затем, примерно к 40-й годовщине Победы, и вовсе получить эпитет «легендарного».

Когда закончились бои

В Молотовске корабль тоже хорошо знали. Имеется в виду послевоенный Молотовск, завод № 402, куда лидер пришел на капитальный ремонт. На той «капиталке» корабль простоял очень

долго - 5 лет 7 месяцев и 21 день. Объясняется это главным образом тем, что в ходе нее кораблю предстояла еще и модернизация. Технический проект ее, кстати, разрабатывали сами заводчане. И второе, пожалуй, основное: опыта подобных работ у молотовчан на тот момент не было, а лидер эсминцев действительно представлял собой технически сложный корабль. К тому же, по свидетельству ветерана предприятия В.Ф. Усынина, изрядное количество проблем возникало из-за того, что «не было замены многому из вышедшего из строя».

Все мои собеседники, без исключения, заставшие «Баку» у молотовского причала и в северном доке цеха 50, восхищались внешним его совершенством - обводами корпуса, архитектурой надстроек. Лидер являл собой боевой корабль «с типичным итальянским дизайном», как сказали бы сегодняшние ценители внешних форм.

В том не было ничего удивительного, поскольку проект его разрабатывался в то время, когда Советский Союз еще крепко «дружил» с Италией, и немало ведущих советских кораблестроителей стажировались на ее верфях. Заимствований тогда было сделано много. К слову, по той же причине известные наши эсминцы проекта 7 походили на эсминцы флота Муссолини, а наш первый советский крейсер отечественной постройки «Киров» имел итальянского двойника - «Эудженио ди Савойя».

С «Баку» же и вовсе история особая, поскольку типовой предшественник всех советских лидеров - «Ташкент», вообще строился в... Италии.

Как вспоминали и вспоминают участники ремонта и модернизации «Баку» на заводе №402, многое им было в диковинку - легкая, но прочная сталь, необычные элементы набора и подкреплений корпуса, в машине - оригинальные, даже остроумные решения с расположением отдельных механизмов и узлов. Так что на Краснознаменном корабле многие из ныне известных северодвинских судостроителей не только работали, но и учились.

Корабль у завода приняли представители Балтийской группы приемки 21 июля 1954-го. Однако командиру обновленного «Баку» капитану III ранга П.М. Кочубееву не пришлось вести его на Север. За пять месяцев до сдачи корабль приказом командующего переэквалифицировали в эсминец и передали в состав Беломорской флотилии. Но по большому счету судьба этого чисто артиллерийского корабля была предрешена, когда он еще стоял в наливном бассейне цеха 50. Флот стремительно перевооружался - осваивал

ракетную технику, и нужда в корабельных пушках быстро отпала. «Баку» отрядили обеспечивать все виды испытаний новых кораблей в Белом и Баренцевом морях. И хотя в этом качестве корабль служил недолго, северодвинцы его запомнили.

Затерянные следы ЧП

Тысячи миль прошел лидер «Баку» в годы войны. Однако серьезные неприятности настигли корабль уже после нее. Сегодня достоверно известно по крайней мере о двух таких ЧП. Оба они случились уже после того, как лидер прошел капитально-восстановительный ремонт на молотовском заводе №402. И в том, и в другом случае последствия аварий устранялись там же - на заводе № 402. Довольно продолжительное время сведения об этих эпизодах в моем архиве занимали место в разделе так называемой неподтвержденной информации, и попытки узнать подробности, получить свидетельства оказывались безрезультатными. Не знаю тому определенной причины: то ли известные переклесты в секретности того периода, то ли специфическая способность российского бытия основательно стирать страницы летописей, но обстоятельства стали проясняться спустя 40 лет после событий.

В 1998 году появилась моя газетная публикация о судьбе лидера «Баку» уже после его вывода из состава действующих. На этот материал откликнулись очень многие читатели старшего поколения, и... отложенное в дальний ящик письменного стола мое расследование наконец-то сдвинулось с мертвой точки.

Первым позвонил Александр Иванович Поташев, капитан II ранга в отставке, бывший военный гидрограф. В 50-е его судно ходило на промеры в район западнее Мезенской губы Белого моря, и там от промышлявших по соседству рыбаков он узнал, что «Баку» со всего хода напоролся на отмель у острова Моржовец.

Затем ветеран Севмашпредприятия Иван Иванович Воробьев, также по телефону, поинтересовался, известно ли мне о том, что уже после капитального ремонта в Молотовске «Баку» едва не лишился носовой части в результате столкновения с другим судном. К слову, были и другие любопытные сообщения читателей, но они, правда, больше походили на пересказ слухов.

Признаться, про столкновение «Баку» я слышал, даже нашел кое-какие зацепки в своих же записях, но не более - ни точной датой, ни подробными обстоятельствами происшествия я не располагал.

Наконец, его величество случай распорядился так, чтобы в

редакцию обратился северодвинец Павел Андреевич Шипов: бывший моряк лидера - не просто очевидец, а непосредственный участник двух упомянутых ЧП. Благодаря ему и удалось выйти на более или менее точный след.

Тесным оказался рейд

В тот день на акватории завода №402 работали земснаряд и грунтоотвозная шаланда: обычная работа технического флота по чистке и углублению дна. День был ясным, но ветреным...

«Мы шли с моря, - рассказывал старшина трюмных лидера «Баку» П.А. Шипов, - и к причалу должны были стать под буксирами. А у них кранцы, сами знаете, - жалко борт испачкать, и командир решил швартоваться сам. Решить-то решил, а с задачей не справился: не учел парусность. Корабль наш понесло прямо на шаланду. И носом! У той борта крепкие - швеллеры стоят будь здоров! А у лидера какой металл - почти жель».

Случайным свидетелем этого столкновения стал и северодвинец Е.А. Добродеев, в ту пору - студент 4-го курса молотовского техникума, проходивший практику на одном из лихтеров, что стояли у заводского причала. Евгений Андреевич описывает увиденное так:

«Маневры корабля были непонятны - он двигался то вперед, то назад, и это продолжалось минут пятнадцать, пока не произошло то, что заставило меня непроизвольно вскрикнуть: своим носом «Баку» воткнулся в ограждение земснаряда на уровне полутора-двух метров над водой! Винты корабля выбрасывали из под кормы мощные струи воды - лидер работал полным задним ходом до тех пор, пока между корпусами «Баку» и земснаряда не образовался просвет....»

Рассказ Евгения Андреевича дополнил В.А. Некрасов:

«В тот день многие заводчане оказались на берегу и видели, как «Баку» пришел с моря. Корабль тогда ударился дважды: первый раз в шаланду, потом отработал назад, дал ход вперед и... врезался еще раз, уже в земснаряд. После этих столкновений лидер ушел и стал к пирсу угольного причала».

«Мы сразу поняли, что на «Баку» неладно: либо у них на мостике зевнули, либо отчего-то не могут подрабатывать машинами - корабль несет, он не управляется, - продолжил рассказ ветеран Архангельского техфлота Ф.А. Демидов. - Мат, скажу вам, стоял крепкий. Сами-то мы уклониться не могли, уж больно поздно. Вот

и «боднул» он нас так, что на шаланде зазвенело все - от посуды до машины. Но все же, могу сказать, легко отделались - к вмятинам нам не привыкать».

На «Баку» сыграли тревогу.

«Мы побежали на нос, - вспоминал П.А. Шипов, - В общем, завернуло его метра на два... Командир было дернулся, мол, своими силами отремонтируем. Да где там!»

Повреждения оказались большими, а все столкновение по своим последствиям потянуло на ЧП: завод №402 находился на пике сдаточной программы - в море на ходовых испытаниях находился заказ 301 - крейсер «Молотовск», а «Баку» должен был идти на их обеспечение. Лидер поставили около цеха № 36 - у сдаточного же, 9-го, где сподручнее всего было ремонтироваться, не нашлось свободного места: все было заставлено эсминцами, которые завод на тот момент продолжал сдавать флоту.

Работы вели в основном рабочие цеха 7: слесари-сборщики, газорезчики, сварщики. Привлекли к «стахановским вахтам» специалистов из заводских конструкторов и технологов. Работали круглые сутки два-три дня. Иного выхода просто не было. Это понимали все, саму мысль о срыве ходовых «Молотовска» не допускали. Сумели даже обойтись без постановки корабля в док, так сказать, меняли нос лидеру на плаву - случай, конечно, в своем роде редкий.

Виктор Александрович Некрасов:

«Потом мы спрашивали главного инженера завода Фомина, который курировал ремонт, понес ли кто наказание за аварию? За чей счет ремонт? Фомин ответил, мол, мы на чужом горе свое благополучие не строим... Мы поняли, что все работы по «Баку» производились бесплатно, то есть за счет завода, а наряд-заказ на ремонт даже и не открывали».

В итоге «Молотовск» и «Баку» вышли в море одновременно. А вот разбиралось ли с этим ЧП флотское начальство, хотя бы на уровне дивизиона, и по сей день неизвестно.

Хлебнули машины песка

В августе 1955-го в Белом и Баренцевом морях шли учения. Работали несколько эсминцев, подлодки, сторожевики, правда, без артиллерийских стрельб. «Баку» и эсминец «Разъяренный» были в северо-восточной части Белого моря - каждый со своей задачей.

Ясный полдень, не штормит, прекрасная видимость - никаких

поводов винить неблагоприятную обстановку. И вновь ЧП! В районе Моржовца «Баку» шел под одним, первым котлом - 28 узлов - скорость приличная. И вот с такой завидной лихостью 3600 тонн боевого корабля внезапно... вылетели на мель!

Потом уже выяснилось: корабль шел, а мостик его пустовал: ни командира, ни вахтенного офицера, ни штурмана, один матрос-рулевой.

Слово очевидцу и участнику того происшествия - старшине I статьи П.А. Шипову:

«Удар был настолько сильным, что днище сгофрировалось. А там - мазутные цистерны. Мазут потек под горячим котлом. Надо гасить. А как? Циркуляционные насосы через водоприемники захлебнулись песком. Вскрыли машинные холодильники по бортам - то же самое. Песка не меньше кубометра. Авария! БЧ-2, вооруженцы, минеры - все вниз! Тазами, ведрами песок черпать, наверх его - и за борт!»

Чтобы сняться своим ходом, на «Баку» ввели третий котел и дали самый полный назад. Корабль задрожал, напрягся 22 тысячами лошадиных сил - бесполезно! Вода тем временем уходила - отлив, и, очевидно, чтобы каким-то образом уменьшить посадку на грунт, командир решил, что называется, «раскачать корабль».

Всех, кроме вахты - офицеров, старшин, матросов (около двух сотен человек) - собрали на верхней палубе. Торпедные аппараты и артиллерийские орудия здесь развернули так, чтобы между трубами и стволами последних образовались проходы, достаточные, чтобы по ним с одного борта на другой могли перебегать люди. Экипаж выстроился вдоль борта. Затем все происходило по командам с мостика: моряки попеременно и дружно... бросались с одного борта на другой. Раз, второй, третий. Однако и тогда ни расчеты, ни надежды не оправдались - «Баку» плотно сидел на грунте.

Спасли корабль начавшийся вечерний прилив и посвежевший ветер: нагонная вода «приподняла» лидера, и тот, работая всеми машинами, смог наконец сползти на глубину.

Утром следующего дня «Баку» был в Молотовске. Швартовались на Яграх, у понтонного причала, он тогда располагался напротив цеха №42 завода. К возвращению корабля прибыли офицеры особого отдела. Подали трап, и они поднялись на борт. Дела свои они знали: сразу же изъяли вахтенные журналы - в штурманской, в машине, опечатали главные механизмы. Командира, вахтенного офицера и штурмана увезли на одной из автомашин.

Позже прибыли водолазы. Ушли под воду, метр за метром про-

щупали днище. Нашли деформации, но сочли их неопасными. Поэтому и на сей раз обошлось без постановки в док.

Обратно на «Баку» Л.М. Кочубеев уже не вернулся, а спустя какое-то время весь дивизион узнал: понижен в должности - назначен старпомом на старый эсминец «Разъяренный». Но и там служба не шла. Удалось выяснить: с эминца бывший командир «Баку» ушел командиром отряда аварийно-спасательных судов, что тогда означало лишь одно: крест на карьере боевого офицера.

«Баку» после той аварии принял новый командир - капитан III ранга М.Б. Полинский.

Тут есть момент, объяснить который из послевоенных флотских так никто и не смог: за столкновение на рейде командир наказан не был. Во втором случае последовало лишь понижение, не в звании, в должности, хотя за тот же свернутый шаландой нос по меркам лета 1955-го можно было бы и вовсе погон лишиться. Правда, в отношении последствий второго ЧП есть следующая версия...

В тот день, когда «Баку» налетел на мель близ Моржовца, на борту его находились командир бригады эсминцев Северного флота со всем своим штабом и флагманский штурман. «А когда много начальников, бдительность уменьшается и ответственность - тоже», - резюмировал по поводу этого происшествия контр-адмирал А.В. Петерсон, с которым мы обсуждали события 45-летней давности. Так что исключать момент «заступничества за командира» со стороны вышеупомянутых чинов при разборе обстоятельств ЧП, очевидно, не стоит.

Цена парада

Краснознаменным лидером «Баку» со времени его выхода из капитального ремонта в Молотовске командовал капитан III ранга Л.М. Кочубеев. Послужного списка его найти не удалось. Те же сослуживцы его, с кем довелось свидеться или списаться, говорили о нем не слишком лестно: тяжелый человек, амбициозный, с нижними чинами, которые, думается, не случайно прозвали его Кочубеем, держался высокомерно. По крайней мере, контр-адмирал А.В. Петерсон (в бытность свою командиром эминца «Разъяренный», куда «списали» Кочубеева в старпомы) признался мне, что всячески противился его назначению на свой корабль.

«Как командир он был слаб, - признал П.А. Шипов. - Вот строевую он знал хорошо. Весь корабль маршировал...»

А не кроется ли в этом одна из причин просчетов командира

«Баку»? И каких?! При отсутствии навигационных сложностей не рассчитал маневр на рейде, не учел парусности, позже - совсем уж из ряда вон - на полном ходу оставил управление кораблем без присмотра... Что это: низкий уровень подготовки? Отсутствие опыта? Халатность?

«Вы взялись написать о необычном времени, - пояснил К.С. Субботин, отставной офицер, тертый моряк. - Всего-то несколько лет, но каких! Флот тогда из воевавшего, действующего начал превращаться в нечто иное. Число выходов в море уменьшилось, тревоги и цели стали учебными. Для многих из тех, кто раньше четыре года ходил под смертельной угрозой, наступило совершенно иное время, вернее, состояние. Расслабуха...»

Служивший по машинной части, он и образ тому подобрал соответствующий: «как если бы с «реверса» сразу на «стоп» перейти - крепежные болты слабнут. Хотя и не сразу...»

Разговор этот поддержал П.А. Кабанов, бывший флотский минер: «На старослуживых, фронтовиков все это и впрямь действовало дурно. Дело прошлое, но в иных экипажах многие к рюмке потянулись. Были и такие, кто откровенно спивался, особенно много их было среди подводников...»

К слову, подтверждение сказанному Петром Афанасьевичем я нашел в дневниковых записях офицера-подводника М.В. Пуссе, который как раз в ту пору пришел в подплав молодым штурманом.

По признанию К.С. Субботина, скорее всего, именно тогда первый раз после войны морская профессиональная выучка на нашем флоте захромала. Самое паршивое состояло в том, что при бытовавшем раскладе вещей благополучную офицерскую карьеру вполне можно было выстроить и не по своему профессиональному заведению. Желаемое быстрее достигалось и должным уровнем «политической подготовки», и даже неустанной муштрой своих подчиненных для отличия в смотрах и парадах.

«Недели не проходило, чтобы нас на плац не гоняли, - вспоминал А.И. Поташев. - Дивизиону в поход вот-вот идти, стрельбы главным калибром сдавать, а у нас с утра и до вечера шагистика: майские праздники и смотры впереди. И так на всех кораблях. Помню, командир наш с помполитом по этому поводу не раз лаялись. Так ведь тогда уже на командира управа была. Эх, не флот а парад!»

Эту последнюю фразу старый моряк произносил довольно часто, она бытовала в его лексиконе как универсальная присказка. Первое время смысл ее мне не был ясен, пока я не понял, что под словом

«парад» он имел в виду вовсе не торжественный смотр воинского соединения, а некую показушность, ненужную, даже вредную для дела суть. Не этот ли «парад» стал виновником двух ЧП с бывшим североморским флагманом?

Расстрелять!

Последние годы «Баку» сложились прозаически - по сценарию, уготованному большинству старых военных кораблей. В 1959-м (всего через пять лет после капиталки) его разоружили, и он стал... плавказармой. Еще позже бывший лидер решили использовать как судно-цель. Именно этот момент для многих и послужил в дальнейшем основанием считать, что крылатые ракеты поразили на полигоне именно «Баку». Но это не так.

Во время визита Н.С. Хрущева на Север действительно проводились показательные ракетные стрельбы. По утверждению некоторых, ракеты стартовали тогда с Ненокского испытательного полигона ВМФ. Правда и то, что мишенью служил бывший лидер эсминцев. Но только не «Баку», а однотипный «Ленинград». Подтвердить это официальным запросом в архив, к сожалению, долго не удавалось - военно-морское ведомство упорно не желало расставаться с секретами даже такого порядка и такой давности. Свидетелей и очевидцев найти было еще сложнее. И все-таки они нашлись. Случайно, и только через 26 лет.

Ветеран-водолаз Севмаша М.С. Барсамов в 1962-м служил в 79-м аварийно-спасательном отряде Беломорской флотилии, который обеспечивал те ракетные стрельбы. Он-то и поведал о последних часах «Ленинграда».

Более того, предоставил фотоснимки с места событий. Корабль стоял на якоре в Кандалакшском заливе в районе Чупагубы. Его на самом деле поразили две ракеты. Одна прошла надстройку в районе радиорубки, вторая угодила чуть выше ватерлинии и «продырявила» машинное отделение. Когда подошел буксир, «Ленинград» с небольшим креном оставался на плаву. Завели тросы, поставили понтоны. Но дело было к вечеру, и тащить корабль из полигона решили утром. С рассветом же «Ленинград»... исчез с поверхности моря! Стали разбираться и выяснили: он принял много воды и лег на грунт. Повезло, что глубины оказались здесь небольшими. Дали воздух в понтоны, и он всплыл. Буксировать предстояло в Северодвинск. Однако на переходе выяснилось, что поврежденный корабль, образно говоря, «едва живой». Опасались, как бы он не затонул на узком входном канале в порт. В конце

концов, от греха подальше «Ленинград» бросили на отмели у Соловков - на малой воде с восточной стороны острова Сенная Луда, и сегодня видны его разбитые конструкции.

Что касается «Баку», то летом 1964-го его привели в Архангельск, вытащили на осушку у известного многим острова Краснофлотский, и там уже за несколько месяцев газорезчики Вторчермета раскромсали корпус безжизненного корабля.

Отчего же столь живучей оказалась ошибочная версия-легенда о расстреле лидера «Баку» ракетами? Думается, не последнюю роль здесь сыграл тот факт, что с середины 50-х целую группу известных североморских эсминцев перевели в разряд опытовых кораблей, чтобы затем перетопить их в ходе различных испытаний новых видов вооружения. Например, у Новой Земли под молот и жар ядерных взрывов подставили эсминцы «Урицкий» и «Разъяренный», Краснознаменные «Валериан Куйбышев» и «Грозный». Их участь разделил и гвардейский «Гремящий». Так что у ветеранов был серьезный повод держать обиду. В этот же список их молва «внесла» и лидера «Баку», как помните, также переклассифицированного в свое время в судно-цель.

Около полувека назад это засекреченное уничтожение кораблей отечественной боевой славы творилось с ведома и по директиве адмирала Н.Е. Басистого. У Николая Ефремовича, моряка, офицера, участника Великой Отечественной войны, рука была твердой. Подписывая документы, она не дрогнула.

Ничто не дрогнуло и в душах миллионов сограждан: они как были, так и остались иванами не помнящими родства.

Кубинская командировка

До реальной атомной войны оставались часы. Какими они были? Рассказывают северодвинцы

22 октября 1962-го президент США Джон Кеннеди объявил о введении режима карантина вокруг Кубы и отрядил для этого 183 корабля. По поводу тех и последу-

ющих событий сразу же по окончании так называемого Карибского кризиса наши кинодокументалисты сняли фильм. Запомнилось его название - «Когда мир висел на волоске». Мир тогда действительно несколько недель жил в жутком ожидании очередной мировой войны - третьей и термоядерной. Фильм тот долго крутили во всех кинотеатрах нашего города перед художественными лентами. Конечно, ни в дикторском тексте его, ни тем паче в изобразительном ряде его Северодвинск не упоминался, хотя к Карибскому кризису, точнее сказать - к средствам его разрешения, он имел вполне определенное отношение.

И один в поле воин

Мобилизацию в Союзе не проводили, но армию и флот встряхнули: была объявлена полная боевая готовность в войсках Противовоздушной обороны, в Ракетных войсках стратегического назначения и во флоте. Военнослужащим отменили отпуска, задержали демобилизацию срочников.

На Северном флоте к выходу на реальную войну готовилась атомная подводная лодка-ракетоносец К-40 капитана III ранга Березовского. Два моряка ее экипажа живут сегодня в Северодвинске - контр-адмирал в отставке Вадим Леонидович Березовский и бывший шифровальщик Александр Иванович Донцов.

К войне настраивались всерьез. На К-40 был митинг. Замполит Падорин обрисовал международную ситуацию, потом свое слово сказал командир, а третьим от имени тех моряков, кого задерживали по «хрущевскому приказу», выступил Донцов. После этого лодка двинулась в Сайда-губу - грузить ядерный боезапас. Погрузили и пошли в 140-й полигон, что на самом выходе из Кольского залива. Тут и ждали приказа: прорваться через заслон НАТО и «стрельнуть» тремя мощнейшими атомными бомбами по супостату. На роль супостата была определена «добрая старушка» Англия.

Американцы брали Кубу в непроницаемое кольцо, наши разворачивали на «острове Свободы» ракетные комплексы, телефоны дипломатических ведомств раскалились. Лодка К-40 моталась в полигоне и в строго оговоренное время подвсплывала для сеансов связи. До реальной атомной войны оставались часы. Было ли страшно?

- Страх не было, - в один голос ответили мне и Березовский, и Донцов. Разве что боялись пропустить сеанс связи с тем самым приказом.

Потом дали отбой, но К-40 вернулась из полигона двумя сутками позже.

В бой послали самых лучших

Через несколько месяцев после благополучного исхода конфликта, в конце апреля 1963-го, Фидель Кастро приехал в Советский Союз. Высокого гостя ждал радушный прием. Он побывал и на Северном флоте. Здесь вождя кубинской революции облачили в нашу офицерскую «канадку», надели ему ушанку с кокардой и затем продемонстрировали самые современные наши корабли, специально собранные для этого случая в гавани Североморска. Фидель, говорят, очень оживился, когда ему показали ракетную лодку 629-го проекта северодвинской постройки. Сопровождавшие его офицеры (с ведома высоких инстанций, разумеется) убеждали кубинского гостя в том, что именно такие ракетноносцы участвовали в прорыве морской блокады американцев вокруг острова Свободы. Это был сильный, впечатляющий ход нашей дипломатии, но правды в нем не было. Потому что блокаду рвали иные подлодки: четыре дизель-электрические торпедные проекта 641А бригады капитана I ранга В.Н. Агафонова.

«Безумству храбрых поем мы песню»...

Северодвинца Марка Васильевича Пуссе срочно затребовали, нет, буквально «выдернули» в эскадру североморских подлодок. При этом командира 339-й бригады А.Н. Киртока, под чьим началом он служил в Северодвинске, просто поставили перед фактом: есть приказ брать только лучших. Новая должность капитана II ранга Пуссе сокращенно называлась «Ф-3 ПЛО»: флагманский офицер БЧ-3 - минно-торпедной боевой части, специалист по противолодочной обороне. Он был вхож в оперативные отделы североморской эскадры подводных лодок, и потому та прелюдия очень вероятной войны разворачивалась на его глазах.

Командиров лодок из «агафоновской» бригады: Шумкова, Дубивко, Кетова, Савицкого - Марк Васильевич знал лично, более того - с Савицким их семьи жили в одной коммунальной квартире в Северодвинске.

Арифметика простая: 183 делить на четыре - на каждую нашу лодку, не атомную, дизельную, выходило больше 45 охотников, если не считать их авиацию. На эскадре получали оперативные данные, считать умели, все понимали и ждали приказа. Подводникам предстояло принять удар многократно превосходящего противника.

Впоследствии о событиях тех дней мне рассказывали очень многие военные моряки. При этом все они, без исключения, избегали бравады, но в то же время никто из них не обмолвился, что ожидание их тяготило, хотя большинство и признавали - шансов уцелеть было немного. Марк Васильевич был убежден - почти никаких! И тревожной осенью шестьдесят второго он это тоже понимал: уже тогда он имел достаточно и знаний, и опыта, и мужества, чтобы это понимать. День в день - через сорок лет - 22 октября 2002 года он сказал: «Большое счастье, что тогда дело кончилось ничем!»

Под боком у «супостата»

Но было бы наивно представлять дело так, что Военно-Морской Флот нашей страны в обстановке назревающей ядерной войны ограничился лишь посылкой на Кубу четырех дизель-электрических подлодок Северного флота. Иной вопрос, что другие оперативные действия советских моряков хранились в строжайшей тайне, и есть подозрение, ряд военно-морских «козырей» нашей стороны в Карибском конфликте хранятся под грифом «Секретно» до сих пор. Относительно недавно, например, стало известно, что и другие соединения наших флотов также выполняли определенные задачи в связи с реальной угрозой вооруженного конфликта, но их действия, как говорится, не афишировались.

Скажем, североморская торпедная лодка Б-75 (проект 611) под командованием капитана II ранга Н.И. Натненкова была заблаговременно послана для ведения разведки, и не куда-нибудь, а непосредственно в район Гуантанамо, крупнейшей американской военной базы в Карибском бассейне. Известно, что тогда экипаж Б-75 успешно преодолел систему противолодочных сил США и не был обнаружен.

Еще одна «северодвинская» (по месту постройки) лодка - Б-88 - под командованием капитана II ранга К.К. Киреева в октябре 1962-го действовала уже под флагом одного из соединений

Тихоокеанского флота. Ее послали в район Пирл-Харбора (Гавайские острова). Здесь ее экипаж вел непосредственное слежение за ударной группировкой кораблей под флагманством американского авианосца «Constellation». Наша подлодка успешно справилась с заданием, обнаружена не была, и после благополучного разрешения конфликта вернулась на свою базу.

Свинец в «атомном сердце»

Вопрос, почему в событиях Карибского кризиса практически не участвовали советские атомные лодки, задавался не раз и многими. Любопытно, что даже министр обороны СССР того времени Р.Я. Малиновский был в полной уверенности, что на прорыв блокады вокруг Кубы Северный флот отрядил атомные корабли. Впоследствии, когда он узнал правду, по воспоминаниям участников совещания в ЦК КПСС, где проводился «разбор полетов», Родион Яковлевич пережил настоящий шок. И в самом деле, почему в Карибское море ушли дизельные лодки? Почему морякам пришлось «водить за нос» самого министра обороны?

Наверняка у Советского Союза нашлось бы чем «достойно» ответить американцам на их ядерный удар, но сегодня уже очевидно - вряд ли мы его смогли нанести с моря. Флот наш тогда хоть и вступал в атомную и ракетную эру, но полномасштабно воевать еще не мог. Атомные лодки у нас уже были, но у большинства из них на тот момент имелись проблемы по реакторной части. Отдали приказ и К-133 - атомной торпедной лодке 627-го проекта, но из-за неполадок в реакторе она так и не покинула Западную Лицу. Еще имелись четыре атомных ракетносца, все северодвинской постройки, 658-го проекта, каждая с тремя баллистическими ракетами. Но головная К-19 уже получила зловещее прозвище «Хиродима» и меняла в Северодвинске выжженный радиацией отсек, у второй - К-16 и третьей - К-33 текли парогенераторы, оставалась только упоминавшаяся уже К-40 капитана III ранга В.Л. Березовского.

Очковтирательство бытовало на флоте и тогда. Докладывать «наверх» о реальном состоянии атомного подводного флота, о котором в ту пору трубили как о выдающемся достижении, просто побоялись, поэтому и пришлось врать.

Так получилось, именно в канун Карибского кризиса на заводе № 402 озаботились созданием так называемой группы гарантийного надзора. Создавали ее не от хорошей жизни. Едва первые

три новые АПЛ ушли на базу в Лицу, как посыпались телеграммы: все на лодках стало «ломаться», выходило из строя даже относительно несложное вспомогательное оборудование. Сначала завод почти непрерывно слал военморам запчасти при каждой попутной okazji - эсминцами, буксирами, бывало, что и самолетами, но жалоб и заявок с Севера никак не становилось меньше. Все это дошло до правительства, начались разбирательства. Директор Егоров в ту пору сетовал: «Меня бьют не за то, что завод лодки не сдал, а за то, что потом они простаивают в базе». Наконец «наверху» разобрались и решили: флоту нужны заводские группы гарантийного надзора, которые, помимо всего прочего, научили бы экипажи правильно эксплуатировать оборудование. Первая группа была небольшая. Василий Иванович Сытник, первый ее руководитель, своих подчиненных не забыл: Василий Барабкин, Алексей Дианов и Валентин Левченко. И первые трудности он хорошо помнит. Поначалу доходило до серьезных конфликтов, был даже момент, когда подводники отказались пропускать заводчан на корабли: уж больно те досаждали им своими замечаниями. Понадобилось вмешательство высокого флотского командования, причем в приказной форме. И, как выяснилось, приказ отдали вовремя: вскоре заводчане буквально спасали наши немногочисленные атомные лодки от вероятных катастроф.

На подлодке К-133, которой, к слову, командовал будущий Герой Советского Союза Ю.А. Сысоев, во втором контуре реактора первыми обнаружили... чугунную дробь! Флотские тут же составили рекламацию, мол, реактор «засорен свинцовой дробью», принесли на подпись Сытнику. Василий Иванович подписывать отказался: во-первых, речь надо вести не о свинце, а во-вторых, выяснить, откуда этот «мусор» взялся в самом сердце энергетической установки, если с чугунной дробью завод № 402 дела не имел. Морякам пришлось вручить кораблям свой акт без подписи заводского полпреда на Севере. Когда же директор Егоров спросил Сытника, почему он не подписал рекламацию, тот объяснил. Директор выслушал его и понял.

В Северодвинске подняли тревогу, бросились на склады, куда поступали с Кировского завода корабельные турбины. Тут все и раскрылось: когда ленинградцы обрабатывали дробетными аппаратами конденсатор турбины, корпус его переворачивали, и через отверстия часть дроби, попав в трубку

для деаэрации воды (скоп), там и осталась. Турбину смонтировали и запустили, конденсат стал вымывать дробь, она угодила в контур реактора.

«Репрессии» были таковы: главному конструктору турбины - выговор, начальника ОТК уволили, директору Кировского - выговор, председателю Ленсовнархоза поставили на вид. Но наказания наказаниями, а реакторы-то надо было чистить, тем более что чугунную дробь обнаружили уже и на других лодках. А в мире пахло войной: шел август 1962-го, канун Карибского кризиса.

Флот торопил. Из Северодвинска срочно вызвали две бригады - Ивана Сурначева и Николая Терентьева, турбинистов отрядил Кировский завод. Технологию «зачистки» они придумали быстро, денег же и премиальных, чтобы стимулировать темпы, начальство не пожалело. Людям «объяснили международную обстановку», сказали, что лодки должны выйти в море любой ценой, и на каждую дали срок - 15 дней. Они работали сутками, без отдыха. Из отсеков рабочих, по словам Сытника, выгоняли буквально пинками: боялись, что от усталости они могут заснуть, упасть, удариться обо что-нибудь и получить травму. Первую АПЛ удалось «вычистить» за 9 суток, на каждую из остальных затратили по неделе.

Усилия были затрачены невероятные, но окончательно решить проблему боеспособности первых кораблей нашего атомного подводного флота так и не удалось. На острие вооруженного конфликта пришлось посылать дизель-электрические подлодки.

Отказников не было

Тридцать дней длилась в Атлантике та странная морская война со всеми атрибутами войны настоящей: с многодневными погонями и боевыми бомбометаниями, с погружениями на предельные глубины и с ядерными торпедами, готовыми к пуску в случае нападения. Месяц звенели нервы у моряков. А что было в это время в Северодвинске?

Уже на следующий день после объявления карантина вокруг Кубы во многих цехах Севмашпредприятия состоялись митинги под лозунгом «Руки прочь от Кубы». Резолюции их затем были опубликованы в заводской многотиражке. Но этим дело не ограничилось. Сегодня уже можно сказать: к октябрю 1962-го на стапелях Северодвинска был «раскручен конвейер» двух серий атомоходов:

торпедных 627 проекта и ракетных 658-го. Еще на швартовых испытаниях стояла наша первая атомная с жидкометаллическим теплоносителем - проект 645. В целом несколько лодок могли уже выйти в море.

Надо сказать, «кубинская» тема и до этого время от времени будоражила нашу страну, и Северодвинск в частности. Когда в апреле 1961-го события на Плайя-Хирон достигли своей кульминации, объявили: сдаточной команде одной из АПЛ собраться в красном уголке цеха 42. Помещение его загодя подготовили: окна задрапировали, все щели законопатили, вентиляционные отверстия закрыли войлоком - полная звукоизоляция! На встречу пришли: директор завода Евгений Павлович Егоров, один из секретарей обкома партии, начальник цеха Гололобов и целая свита начальников разных отделов.

Сначала разговор шел о сложной международной обстановке, потом сказали прямо: возможна война, и если в море лодка получит приказ, часть гражданских специалистов из сдаточной команды пойдут воевать в составе экипажа, остальных высажат - может статься, на необжитом берегу. Иного выхода не будет. И предупредили: лодка уже приняла на борт боевое оружие.

Сдаточные атомоходы действительно загрузили торпедами, что называется, под завязку. С ядерными зарядами в том числе. С того же часа ввели двойную охрану: на трапе вооруженный часовой пропускал строго по списку, и в первом отсеке, у стеллажей с торпедами, нес вахту еще один автоматчик.

Егоров тогда прямо спросил собравшихся: есть ли отводы? Лишь один поднял руку. Директор: «В чем причина?» - «Жену некому из роддома встретить». Тогда Егоров обернулся к замам: «Специалисты на замену есть?» - «Есть». - «Заменить!.. Еще вопросы есть?» Поднялся рабочий: «Евгений Павлович, наладчикам по таким-то системам надо бы оклады поднять» Егоров: «Нет проблем!» Пока встречу заканчивали, приказ отстучали на машинке, тут же и подписал...

Об этом по прошествии многих лет рассказывал мне отец - тогда он ходил в сдаточных командах от электромонтажного предприятия ЭМП. Такую историю, с незначительными расхождениями, слышал я и от других ветеранов. Но уже со ссылкой на Карибский кризис октября 1962-го.

«Все мы были людьми военнообязанными. Причем многие пришли на завод с флота, - рассказывал А.В. Кузнецов, -

Материальную часть корабля знали не хуже экипажа. В моря ходили не раз и не два. Случись тогда воевать, справились бы...»

Сегодня невозможно вообразить ситуацию, когда сдаточную команду прямо с завода отправляют на войну. Тогда же никто не сомневался в правомерности подобного приказа.

«Нам все очень просто объяснили, что с часу на час может начаться война, и все понимали: если такому быть, то все боеспособные корабли должны выйти в море, - вспоминал В.Л. Куликов. - Если лодка способна дать ход, погружаться, всплывать и стрелять, значит, и воевать она может... Другое дело, как все объяснить своим домашним, ведь распространяться на эту тему запретили настрого. Было ли тягостное ощущение? Пожалуй, только первые несколько дней, а потом все воспринималось людьми как нечто неизбежное. Отказников не было...»

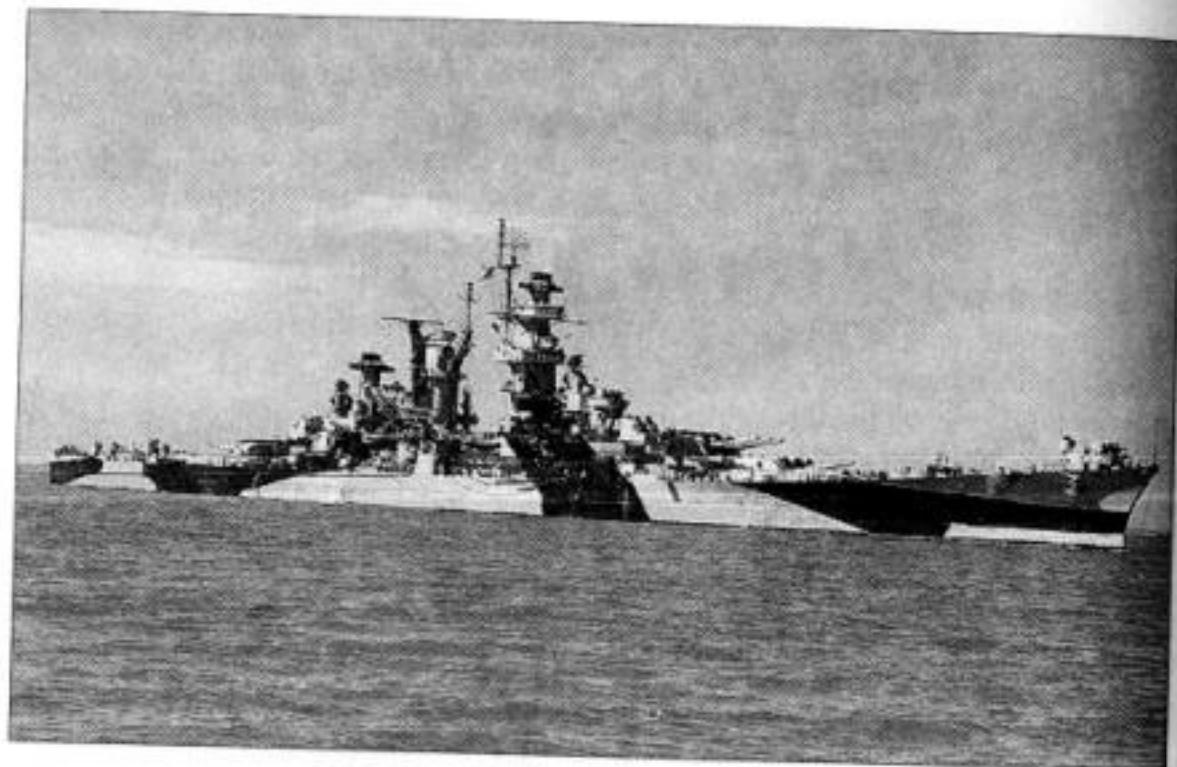
Когда страсти окончательно улеглись, об этой необычной мобилизации сдаточных команд Севмашпредприятия в кубинские «командировки» вспоминали все реже и реже. А сегодня, по прошествии более чем сорока лет, вовсе не грех их вспомнить.



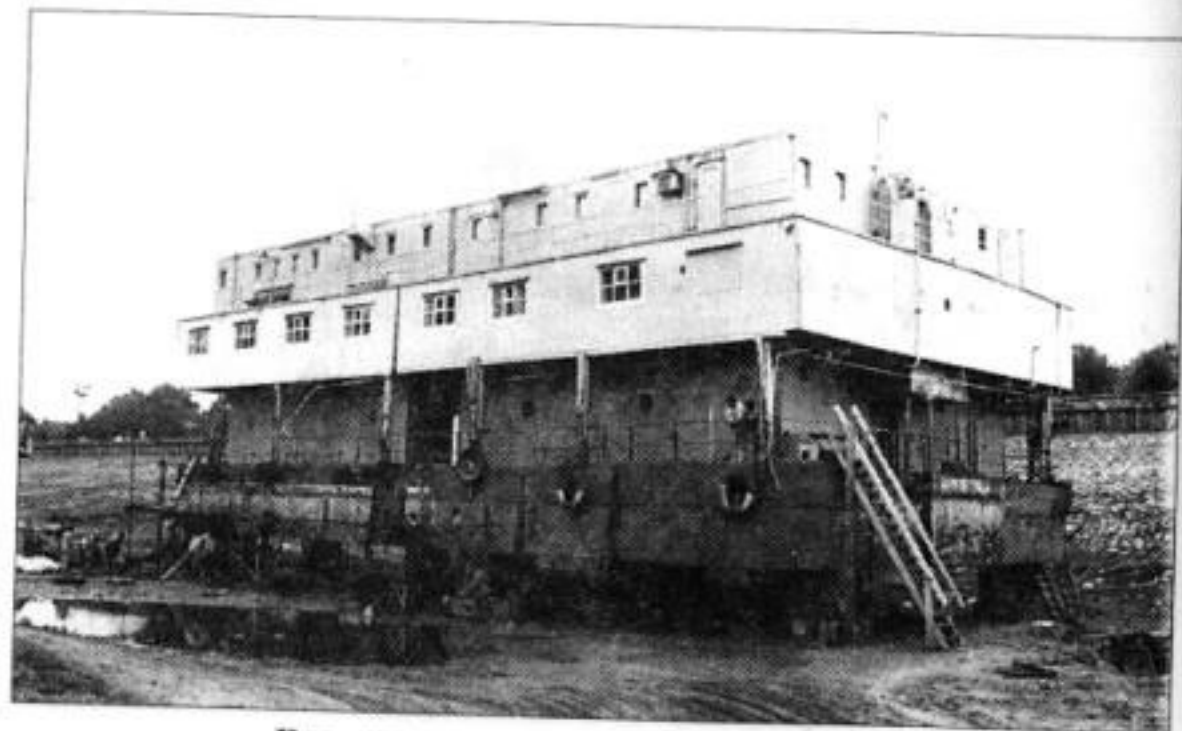
Таким увидел «Наutilus»
Жюль Верн художник



Эсминец «Отчаянный» -
будущий «Al Nasser»



Проект 82 был противовесом
крейсеру «Alaska»



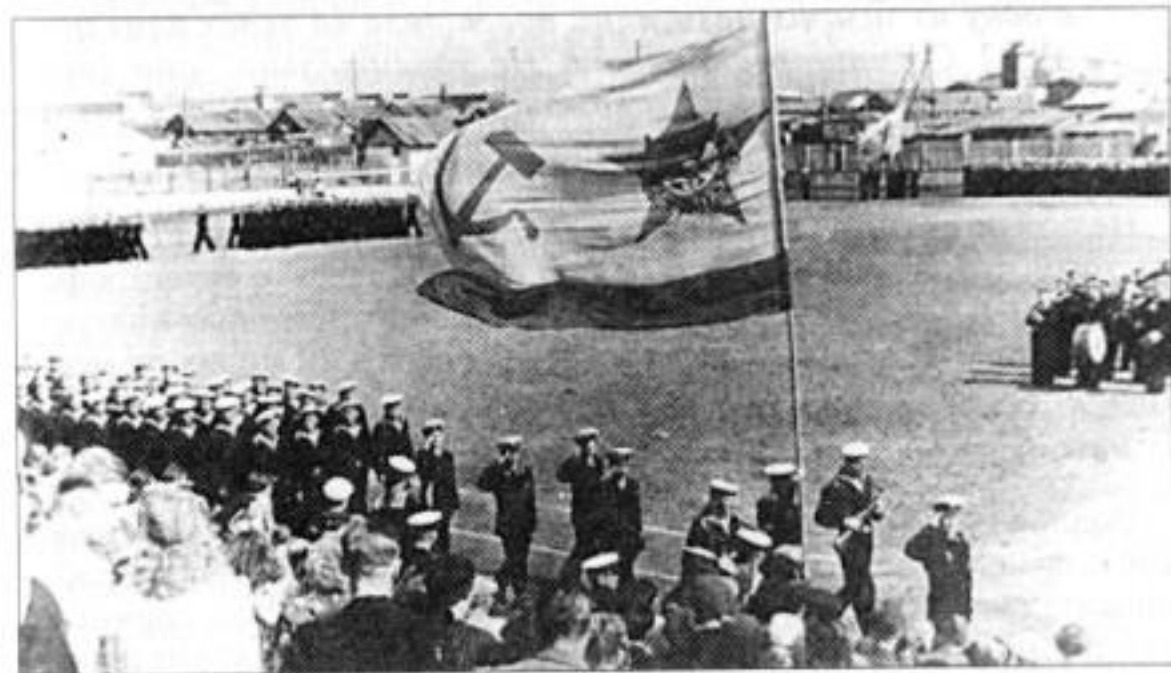
Все, что осталось от 82-го проекта
на Севмаше



Таким Е.П. Егоров
принял Севмаш



Лидер «Баку» после
капитального ремонта



Моряки «Баку» на параде.
Стадион «Труд»

Черный океан

Автономка без вести пропавших

Баренцево море до сих пор хранит тайну обстоятельств гибели секретной ракетной подлодки С-80

Этому расследованию не один год, но конца ему не видно. Есть особенности. Чем глубже затягивал меня поиск, тем больше обнаруживалось ныне известных стране имен, причастных к событиям. Мне кажется, это показатель масштаба произошедшего. И еще - следы не раз возвращались в Северодвинск, где лодку и экипаж знали. Лодка приходила и становилась к причалам военно-морской базы, а одну из зимних навигаций простояла во льдах близ цеха № 42 Севмашпредприятия. Не удивительно, что среди ныне здравствующих горожан нашлись те, кто в разное время служил на этом корабле.

Нельзя не сказать - в трагедии и тайне С-80 присутствует многое из того, что не единожды выводит на параллель с катастрофой «Курска». К слову, по фатальному совпадению, погибшая в августе 2000 года АПЛ «Курск» легла на грунт всего в 20 милях от места трагедии С-80. Но об этом разговор особый.

На связь не вышла

Подлодка С-80 исчезла в Баренцевом море в ночь на 27 января 1961 года. Надвигался шторм, о прогнозе знали. Штаб флота приказал кораблям укрыться. Кто «побежал» в базу, кто спрятался за ближайшими островами, несколько лодок легли на грунт переждать непогоду.

С-80 находилась относительно далеко - в 50 милях от побережья,

севернее полуострова Рыбачий. Здесь экипаж отрабатывал плановую задачу. В это, последнее плавание подлодка отправилась 25 января в половине шестого утра. Кораблем командовал капитан III ранга А.Д. Ситарчик. Сверх штатной численности на борту находились и несколько моряков из второго экипажа, в том числе и их командир - капитан III ранга В.А. Николаев, всего же - 15 офицеров, 16 старшин, 37 матросов.

Выходы в море с членами резервного экипажа в ту пору практиковались часто. В случае необходимости моряки из резерва обязаны были принять корабль и в короткий срок освоить его, а потому и отрабатывали курсовые задачи точно так же, как их товарищи из основной команды. Так и в тот раз: места отсутствующих по разным причинам подводников заняли «приписные» из резерва.

В начавшемся новом учебном году С-80 была введена в 1-ю линию. Считалось, что по своему техническому состоянию и подготовке личного состава она готова к выполнению задач, свойственных ее классу подводных кораблей.

Задачу моряки выполнили, и на следующие сутки в 23.00 запросили разрешение вернуться. К этому моменту корабли, стоявшие на якорях в Полярном, ураган уже таскал по рейду.

Командир дивизии подводных лодок капитан I ранга Георгий Михайлович Егоров в ту ночь находился на плавбазе «Иртыш». Ныне он - адмирал флота, вспоминает:

«Ссылаясь на тяжелый прогноз, я дал радиogramму в штаб: «В связи с приближающимся ураганом прошу подлодку С-80 срочно возвратиться в базу»... Приказал отправить в море часть лодок с рейда и погрузиться на глубину в назначенных районах. Находясь на мостике плавбазы «Иртыш», следил по локации за состоянием кораблей на рейде. От командиров лодок периодически поступали доклады о положении дел. Прошла радиogramма и от С-80, но поскольку она была адресована штабу подводных сил, мы не смогли ее расшифровать. Я же полагал, что моя просьба выполнена, что командир С-80 подтвердил приказ штаба о возвращении, и лодка возвращается (На самом деле в упомянутой радиogramме с борта лодки был запрос командира на возвращение. - Прим. О.Х.).

Уже на рассвете получил тревожный доклад: «Узел связи флота постоянно вызывает подводную лодку С-80. Ответа от нее нет».

Каких только не возникло тогда предположений о причинах молчания корабля. Командир С-80, не получив распоряжения штаба о возвращении в базу, мог пойти на погружение, чтобы укрыться

от шторма под водой. Решение тренировать экипаж при плавании под РДП в условиях тяжелого шторма в полярную ночь не вызывалось никакой необходимостью»

Впоследствии проверка журнала радистов показала, что приказа штаба подводных сил о возвращении С-80 на корабль не поступало...

Связь с подлодкой прервалась в 00.47. 27 января. Ее долго и непрерывно вызывали, но она молчала, и Полярный погрузился в тягостное ожидание. Оптимисты еще строили предположения о выходе из строя передающего устройства на борту, кое-кто еще думал, что командир С-80 решил «отлежаться» на грунте, а командир флота уже направил на поиск корабля. В состав этой группы вошло два эсминец, четыре малых противолодочных корабля, судно разведки и спасатель. Но минули еще одни сутки глухого эфира, и по штабам понеслась настоящая паника - лодка-то считалась секретной!

Секрет «двойного цилиндра»

Право же, история этой лодки своеобразна, и не будет лишним рассказать о ней подробно. Поначалу дизель-электрическая С-80 была торпедной. Ее заложили на горьковском заводе «Красное Сормово» 13 марта 1950 года. Под заводским номером 80 эта средняя подлодка 613 проекта стала основоположницей самой большой серии подлодок, которая когда-либо строилась в стране - 215 единиц.

Лодки по тому времени были неплохими, поскольку вобрали в себя технические достижения. С-80 с самого начала попала в разряд опытовых - на ней планировалось испытать и отработать многое из того, что затем следовало бы внедрить на шедших за ней кораблях серии.

В первый экипаж подбирали лучших. Возглавлял его капитан III ранга Владимир Максимович Куприянов. Одним из штурманов стал М.В. Пуссе. Марк Васильевич до этого момента после окончания ленинградской «фрунзенки» служил на знаменитой лунинской К-21, и там зарекомендовал себя как один из лучших офицеров. Для него, как и для многих, новое назначение на С-80 было признанием заслуг и проявлением особого доверия...

Лодка еще не вступила в боевой строй, а ее уже ждал чрезвычайно ответственный и опасный эксперимент. 9 июня 1951-го на Каспийском море корпус ее испытывали на прочность. В наиболее

«слабых», по мнению инженеров, местах установили приборы, измеряющие напряжение конструкций. Затем лодку с экипажем в отсеках «на таях» опускали на критическую глубину. Рядом в полигоне дежурили спасатели на своем судне. В случае аварии водолазы должны были прикрепить к корпусу лодки понтоны, чтобы затем поднять ее на поверхность. Но, по правде сказать, сделать это они могли лишь теоретически... Поэтому Марк Васильевич так и сказал - «испытывали азиатским способом - о людях не думали».

Но эти слова его прозвучали через 45 лет после эксперимента. А тогда молодой штурман Пуссе, ведший вахтенный журнал, был счастлив и горд ролью испытателя, и в конечной точке спуска восторженно и не по-уставному записал: «Глубина - 203 метра! Ура!».

Таким образом, инженеры и моряки убедились - в конструкции подлодок 613 проекта заложен достаточный запас прочности.

После подписания приемного акта лодку перевели с Каспия на Северный флот по системе внутренних водных путей - маршрутом, по которому еще в Великую Отечественную войну попадали в Молотовск (Северодвинск) волжские подлодки. Затем С-80 несколько раз возвращалась из Полярного в Северодвинск для обеспечения испытаний в Белом море больших торпедных лодок 611 проекта, которые строил завод N 402. В тот период и до ухода в военную приемку в конце 1955 года С-80 командовал Василий Петрович Шумаков. Старшим помощником был капитан-лейтенант Анатолий Дмитриевич Ситарчик.

Время не стояло на месте, и в 1957 году в работу был запущен проект 644 - он предусматривал переоснащение подлодок 613 проекта в носители нового оружия - крылатых ракет для стрельбы по береговым целям. Планировалось модернизировать 6 лодок, и первой для этого в Горький ушла С-80.

В 1959-м лодка вновь появилась в Северодвинске - для проведения испытаний. Теперь она несла вне прочного корпуса, позади рубки, два герметичных контейнера, куда помещались крылатые ракеты комплекса П-5. Контейнеры были цилиндрической формы, и эксперты НАТО сразу же окрестили С-80 и подобные ей лодки «Twin Cylinder» - «двойной цилиндр». Для противостоящей Советскому Союзу стороны проект 644, а именно к нему теперь относилась бывшая торпедная лодка, несомненно представлял интерес.

Нужно сказать, что в результате переоборудования на корабле

появились астронавигационный комплекс «Ли́ра», прочные аварийно-балластные цистерны, упоминаемые контейнеры; для повышения остойчивости лодке добавили балластный киль; подверглись изменениям надстройка и ограждения прочной рубки. Последние, к слову, значительно ухудшили акустические характеристики подлодки. За большую шумность те же эксперты НАТО прозвали ее еще и «ревушей коровой». Но самый главный приобретенный С-80 недостаток заключался в том, что отныне лодка располагала всего 16 тоннами запаса водоизмещения, и перегрузка приводила к снижению запаса плавучести и остойчивости. Но в целом это, конечно же, был современный ударный корабль, несший грозное оружие.

Срок автономности истек

И вот теперь С-80 искали в зимнем океане. Искали всем флотом: подняли авиацию, вертолеты пограничников, отозвали с промысла тральщики «Севрыбы». В среднем, ежедневно в квадрате находилось 30 кораблей, а в отдельные дни их число возрастало до 40. Район в 384 квадратных мили изрезали галсами, дно обшарили вдоль и поперек. К поиску подключились береговые радиотехнические посты.

Наконец - тусклый проблеск надежды - 3 февраля в сетях РТ-38 обнаружили аварийный буй. Бросились рассчитывать его возможный дрейф. Однако точки, где его зацепили, так и не определили. А нужно было всего-то пройти полторы мили севернее места, где затралили буй. Но, кто ж знал!

Срок автономности истек 16 февраля. К тому же, вмешалась штормовая погода; части поисковых кораблей уже требовался ремонт. Дальше обнаружить С-80 пытались меньшими силами, а рыболовные траулеры еще раньше отпустили на промысел. С 24 февраля поисковая группа обычно состояла из 2-4 тральщиков и спасательного судна, на котором имелась наблюдательная камера для визуального обследования лежащих на грунте предметов. Правда, использовать ее на глубинах 200-250 метров не представлялось возможным из-за ограниченной видимости.

Всего же в период интенсивных поисков, то есть с 28 января по 16 февраля спасатели зарегистрировали 27 контактов и зацепов тралами. Все они после тщательного анализа были признаны ложными.

Подозреваются в измене?

На ЧП союзного масштаба в Полярный прилетели сразу несколько комиссий, а еще и заместитель министра обороны маршал К.К. Рокоссовский - главный инспектор Вооруженных сил. Недостатка в версиях не было. Но об одной надо сказать отдельно - версии угона за рубеж. Возникла она так...

Беседовали с семьями подводников. Понятно, слез там хватало, а с ними выплескивалось и глубоко личное. И вот жена командира лодки, будучи во взвинченном состоянии бросила: «Да как же вы могли такую лодку ему доверить?! Она, наверное, давно уже за границей!». Многих от этих слов холодный пот прошиб - а что, если и впрямь угнали?!

Личность командира подлодки капитана III ранга А.Д. Ситарчика со слов тех, кто его знал, представляется противоречиво.

Вице-адмирал в отставке Герой Советского Союза Е.Д. Чернов, а в конце 50-х - капитан-лейтенант старпом С-80, говорит о нем так: «Смелый, решительный и грамотный подводник. Отец его, генерал авиации, погиб в войну. Анатолий Дмитриевич выходил в море в отцовском летном шлеме и его перчатках. Это был его талисман...». К слову, об отцовском шлеме и перчатках вспоминали почти все северодвинцы, знавшие Ситарчика: он гонял в них по городу на мотоцикле, и запомнился еще тем, как стремительно проносился по Ягринскому мосту - к пирсу, на утреннее построение команды.

Этический закон: о мертвых - либо хорошее, либо ничего, не распространяется на погибших при исполнении...

По иному высказывается о командире подлодки адмирал флота в отставке Герой Советского Союза Г.М. Егоров (в 1961 году - начальник штаба дивизии): «Подводные лодки с крылатыми ракетами - новые, сложные по устройству и управлению корабли. Поэтому нам приходилось часто выходить в море на них, изучать личный состав, особенно командиров. Тогда-то я и обратил внимание на одного из них. В море он допускал оплошности, часто нервничал, что совершенно недопустимо для подводника. Я не раз обращался к командующему подводными силами контр-адмиралу Г.Т. Кудряшову с просьбой отправить этого командира на тщательную медицинскую проверку для определения его психологического состояния, но этого сделано не было.

Вскоре я снова вышел в море на той же подводной лодке для проверки корабля и всех его систем на глубоководное погружение, с уходом на глубину до 170 метров. Испытания показали,

что прочный корпус, все забортные отверстия, механизмы в основном удовлетворяют предъявляемым требованиям. Но снова возникли претензии к командиру корабля. Поэтому я приказал начальнику штаба дивизии капитану I ранга Н.М. Баранову не отправлять лодку в море, а заняться совершенствованием подготовки командира и личного состава непосредственно в базе».

Как командир Ситарчик был слаб, - подтвердил бывший боцман С-80 И.А. Кравченко. К тому же, по словам Ивана Алексеевича, еще имел пристрастие к «командирской водочке», а вкуче оба эти обстоятельства стали причиной того, что Ситарчика очень долго не утверждали в должности командира и держали как и.о.

Еще откровеннее высказался северодвинец капитан II ранга М.В. Пуссе... «Дело, конечно, прошлое, но Ситарчик крепко выпивал. В дивизии этот грех за ним знали, но было кому закрыть на то глаза». Марк Васильевич припомнил даже эпизод, когда выход подлодки из Северодвинска в полигон на стрельбы едва не сорвали - командира долго искали по значным местам города...

Ясно, что после тех слов жены командира особысты готовы были перевернуть все... Но Рокоссовский тогда почти невзначай обронил фразу - «не будем плохо думать о погибших», и версию с пьянством командира и тайным бегством за рубеж отставили.

В документах правительственной комиссии 1961 года записали: «На лодке произошла тяжелая авария, связанная с поломкой техники, с которой экипаж в условиях урагана не смог справиться». Хотя в примечаниях не исключались и другие причины гибели.

Искать и не сдаваться

Исчезнувшая ракетная лодка многим не давала покоя. Ее продолжали искать. Хотя и меньшими силами, но каждый год отряжали для этого корабли. Более того, флот убедил правительство подключить науку, чтобы ускорить создание более эффективных средств поиска затонувших кораблей.

Уже к 1965 году военным морякам были предоставлены опытные образцы гидрографического эхотрала ГЭТ, подводного телевизионного комплекса АПТ-2П, буксируемого магнитного металлоискателя ММБ, гидролокационной станции специально для обнаружения подлодок, лежащих на дне, - МГА-6.

Той же осенью их испытали и отправили на доработку. А еще через 2 года флот получил уже усовершенствованные серийные образцы. Их вскоре установили на спасательных судах и минных

тральщиках. Тогда же провели и опытовое учение: на грунт «уложили» действующую подлодку, чтобы затем искать ее.

В 1967-м поиск возобновился как бы на обновленной технической основе. Операцию возглавил первый заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А.И. Петелин. Строй кораблей, идущих так называемым «уступом», теперь составили спасатель и три тральщика. В южной части полигона моряки зарегистрировали 174 контакта, но, тщательно проанализировав их, выделили всего один, как принято называть, «уверенный контакт». Место обследовали с помощью подводной камеры и на глубине 240 метров обнаружили танкер, затонувший еще в годы Великой Отечественной войны. Эта находка не огорчила поисковиков, наоборот - приободрила, ведь взятые на вооружение техника и тактика начали приносить им конкретные результаты.

На следующий год галсы нарезались уже в северной части полигона. 23 июля на спасательном судне СС-47 сначала зарегистрировали уверенный контакт, а потом подтвердили его с пяти направлений. 4 августа сюда же подошли тральщики дивизиона капитана II ранга В.Г. Буклина. В ход пошли эхотралы и буксируемые металлоискатели. Сомнений не осталось: в точке 70 градусов 01' 23" северной широты и 36 градусов 35' 22" восточной долготы на грунте лежит подлодка...

Теперь уже вызвали спасатель «Алтай» со спускаемой наблюдательной камерой. Под воду пошли главстаршина Замошин, старшины I статьи Григорьев и Краснокутский, старший водолазный специалист бригады аварийно-спасательных судов капитан III ранга И.Ф. Иващенко. Произошло это 12 августа 1968 года. Затем было 10 погружений. Наблюдатели установили: обнаруженная подводная лодка имеет бортовой номер 552; лежит на грунте с креном на правый борт 30-40 градусов; без видимого дифферента; аварийно-спасательные буи в выгородках отсутствуют; горизонтальные рули находятся в положении «на всплытие»; вертикальный руль - 20 градусов на левый борт; легкий и прочный корпус видимых повреждений не имеют; на подлодке и вблизи нее большое количество деталей от рыболовных тралов и снастей, из которых одна сеть поддерживается поплавками в вертикальном положении на высоте 15-20 метров.

Надо сказать, эта сеть в дальнейшем создавала большую угрозу для спасателей, когда они опускались к лодке в неуправляемой под водой наблюдательной камере.

Приказ - нарушить устав

19 августа на борт «Алтая» прибыл первый заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А.И. Петелин. После ознакомления с результатами осмотра лодки Александр Иванович решил лично спуститься в наблюдательной камере к лежащей на грунте С-80. Однако в связи с этим сложилась конфликтная ситуация.

Спуск в камере разрешался только специально подготовленным водолазам. Петелин таковым не являлся, более того - вообще не имел допуска к любому из видов подводных работ. К тому же, никто не гарантировал безопасность погружения из-за рыболовной сети, вертикально стоящей на корпусе подлодки. Об этом и сказал вице-адмиралу руководитель работ по обследованию капитан I ранга С.В. Минченко. Несколько забегаая вперед, скажу: именно этому офицеру принадлежит особая заслуга в подъеме на поверхность погибшей С-80. А пока, по свидетельству очевидцев, заместитель командующего флотом выслушал доводы Сергея Владимировича с крайним неудовольствием. Как старший и по званию, и по должности он приказал готовить камеру к спуску. Эта «неуставная» требовательность вице-адмирала объяснялась тем, что доклады операторов о положении выдвижных устройств и рубочного люка подлодки отличались противоречивостью, и Петелин считал, что ему, опытному подводнику, будет легче разобраться. Еще, как рассказывал мне в свое время контр-адмирал В.Л. Березовский, у Александра Ивановича была своя версия гибели С-80, и он хотел лично удостовериться в ее правильности.

Но все это, конечно же, не в порядке оправдания - капитан I ранга Минченко действовал по уставу и был совершенно прав. А потому потребовал от флагманских специалистов бригады аварийно-спасательной службы, чтобы те проверили подготовленность А.И. Петелина и приняли у вице-адмирала зачет по полной форме. Минченко надеялся хотя бы таким образом «отменить затею» заместителя командующего. Однако не вышло: под давлением вице-адмирала флагманские дрогнули и разрешили спуск, сделав в журнале необходимую запись.

Рано утром 20 августа камера с Петелиным пошла на погружение. И сразу же сказало отсутствие у того опыта. Петелин не сразу сориентировался, не сразу опознал выдвижные устройства лодки, обросшие водорослями и ракушками. Только ценой больших затрат времени удалось разглядеть: люк закрыт, перископ

опущен, антенна радиосвязи и радиолокации, как и шахта РДП, подняты.

Меж тем, патроны регенерации были уже на исходе, а вице-адмирал требовал переместить камеру в кормовую часть лодки. Капитан I ранга Минченко этот приказ не выполнил и отдал распоряжение поднять камеру на борт. А здесь уже последовало новое выяснение отношений между офицерами.

Дальнейшие погружения уже велись только водолазам и по обычному распорядку. После завершения последнего, десятого спуска они и составили первичную версию гибели С-80.

Последнее погружение

Упомянутая первичная версия в общих словах звучала так. В условиях 5-6-балльного волнения моря С-80 следовала на перископной глубине в режиме РДП, то есть под работающими дизелями. В соответствии с действующими инструкциями лодка имела отрицательную плавучесть от 5 до 8 тонн. Погружение С-80, вероятнее всего, происходило очень быстро. Причин тому могло быть множество, однако положение руля «лево на борт 15-20 градусов» натолкнуло спасателей на предположение о том, что на встречном курсе подводники внезапно обнаружили неизвестный корабль или судно и потому попытались отвернуть. Опасность столкновения, меж тем, оставалась, и, чтобы избежать его, моряки С-80 решили уйти на глубину.

По какой-то из множества причин система перекрытия клапанов трубопроводов устройства РДП отказала, и внутрь корпуса лодки устремилась вода. Это увеличило отрицательную плавучесть С-80. Экипажу удалось либо уменьшить, либо совсем прекратить поступление воды внутрь корабля, уменьшить дифферент и тем самым избежать стремительного провала на глубину. Забегая вперед: с перечисленными положениями первичной версии гибели С-80 в дальнейшем согласилась и правительственная комиссия.

Отсутствие повреждений на корпусе и само положение лодки говорило о том, что резкого удара о грунт при этом не было. Положение горизонтальных рулей «на всплытие» указывало - экипаж пытался подняться на поверхность. Но здесь, видимо, уже не хватило запасов воздуха высокого давления. Поскольку крышки входных люков и торпедных аппаратов оказались закрытыми, можно предположить, что моряки из затонувшей лодки самостоятельно не выходили. После покладки на грунт для обозначения

своего места они выпустили оба аварийно- сигнальных буя - об этом свидетельствовали открытые хrapцы крепления бueв.

Чудовищность ситуации заключалась в том, что и С-80, и ее экипаж с момента касания корабля о грунт были обречены. Самостоятельно всплыть с 200, точнее, со 196 метров, лодка уже не могла, а помочь ей на этой глубине было ничем невозможно, даже если знать место аварии. Жить оставалось сутки-двое. Моряки это понимали.

Под флагом ЭОН-10

В сентябре 1968-го правительство приняло закрытое решение о подъеме С-80. Там же сроком проведения операции назывался 1969 год. Случай был в своем роде единственный, ведь с такой глубины - 196 метров - подлодку еще никто не доставал (напомню, АПЛ «Курск» легла на 108 метрах). Но страна еще была морской державой, и задача при всей ее исключительности ставилась из реальных возможностей. У государства находились средства, чтобы поддерживать аварийно-спасательные силы флота на должном уровне, а также и на перспективу. Одним из ожидаемых новшеств было уникальное спасательно-судоподъемное судно «Карпаты», сыгравшее впоследствии главную роль в успехе всего дела. Строительство корабля уже заканчивалось в Николаеве на заводе имени 61 коммунара.

Для подъема С-80 на Северном флоте сформировали штатное соединение ЭОН-10 - экспедицию особого назначения. В нее вошли управление, штаб, инженерные службы, аварийно-спасательная партия и 9 судов. Тыл флота, его судоремонтные заводы обязывались обеспечить экспедицию всем необходимым. На корабли выделялись дополнительные технические средства и оборудование для судоподъема. Район, где собирались работать спасатели, надлежало обеспечить максимально точными гидрометеорологическими данными, а сам полигон «оградить» рейдовыми бочками.

В экспедицию пытались собрать лучших. Об этом, прежде всего, свидетельствует директива начальника Главного штаба ВМФ: «учитывая сложность и особый характер планируемых работ, необходимо подобрать и направить в ЭОН хорошо подготовленных в специальном отношении офицеров, дисциплинированных, хорошо знающих свою специальность старшин и матросов».

Однако, как водится в России, директива директивой, а жизнь течет иным руслом. Почти сразу же начались заминки. Так, в

Министерстве обороны очень долго не могли утвердить штатное расписание экспедиции. Вникнуть в специфику ее работы, тогда то ли не сочли нужным, то ли имелись какие-то особые соображения, но после нескольких согласований штат ЭОН приравняли к штату... дивизии охраны водного района, что «принижало» воинские звания и должностные оклады офицеров.

На действующем флоте к новому соединению тоже ощущалось прохладное отношение. Это отметили в воспоминаниях сразу несколько участников тех событий. Правда, одни полагали, что причиной тому некая ревность представителей аварийно-спасательной службы флота - ведь в случае успешного подъема подлодки лавры отдавались ЭОН. Другие же высказывали прямо-таки крамольные мысли: подъем С-80 «нежелателен, так как могли быть вскрыты причины гибели лодки организационного порядка с вытекающими отсюда последствиями».

Так или иначе, но комплектование экспедиции специалистами затянулось аж на пять месяцев, а корабельный состав стал окончательно известен не в феврале, как намечали, а только в апреле.

6 февраля 1969 года главком ВМФ подписал приказ о назначении на должность командира экспедиции. Им стал капитан I ранга С.В. Минченко. Сергей Владимирович - бывший фронтовик, в 1949 году с отличием окончил высшее военно-морское училище, служил, плавал, с должности старпома был направлен на высшие офицерские классы, и в 1954-м стал командиром эсминца. Спустя некоторое время Сергея Владимировича назначили заместителем командира дивизиона аварийно-спасательных судов, и с этого момента, вплоть до выхода в запас, служба его проходила на различных, в том числе и высоких, должностях, но по одной «специализации» - военного моряка-спасателя. На момент гибели С-80 он служил в оперативном управлении штаба Северного флота, а затем, еще через 7 лет, возглавил работы по обследованию обнаруженной подлодки, будучи заместителем начальника отдела аварийно-спасательной службы ВМФ.

Должность главного инженера экспедиции занял капитан I ранга Ю.К. Сенатский. Сегодня Юрий Константинович - контр-адмирал в отставке, один из главных наших специалистов в области аварийно-спасательных работ... В 1940-м по окончании подготовительного курса ВМУ имени Фрунзе и училища ВМФ он начал службу на Балтике, там же и воевал, был награжден орденом Красной Звезды.

После Великой Отечественной окончил Высшее военно-морское училище имени Дзержинского и получил назначение старшим инженером отдельного аварийно-спасательного дивизиона. А потом почти сорок лет Ю.К. Сенатский участвовал во всех основных судоподъемных операциях нашего флота, возглавлял некоторые из них. Последняя его должность - заместитель начальника-главный инженер поисково-спасательной службы ВМФ. К лету же 1969 года на флоте Юрия Константиновича уже знали как опытного разработчика и организатора.

Проект 530 «Карпаты»

В корабельном составе экспедиции флагманом являлось новейшее судно «Карпаты». Спроектированное группой корабелов под руководством А.Г. Минаева, оно изначально замыслилось как спасатель подводных лодок. Ничего подобного «Карпатам» по мощи и специальным возможностям на тот момент в мире не существовало. У нас проект получил цифровое обозначение 530, а по западной классификации (после ввода судна в эксплуатацию) стал именоваться «Нера».

Главные технические характеристики судна таковы: полное водоизмещение - около 7000 тонн, длина - 129,5, ширина - 18,9 метра. Максимальная осадка - 6,4 метра. Мощность дизель-электрической установки - до 8000 л.с. (четыре дизель-генератора, два электродвигателя), два гребных винта, максимальный ход - 16,5 узла, дальность плавания экономическим ходом (14 узлов) - 8000 миль. Основное подъемное устройство при работе лебедок тандемом обладало грузоподъемностью в 750 тонн. На судне имелись также 100-тонный кран, грузовые стрелы 60 и 10 тонн. В распоряжении водолазов находились спасательный колокол и два глубоководных аппарата. К специальному оборудованию на борту относились: комплекс поисковых гидролокационных станций, подводных телеустановок, эхотралов, буксируемых металлоискателей. Судно могло автономно работать 45 суток. Экипаж его составлял 270 человек.

«Карпаты» заложили 11 сентября 1963 года в Николаеве, спустили на воду 24 декабря 1964-го. Хотя официальной датой сдачи судна значится 29 марта 1967 года, настоящее вступление спасателя в строй состоялось позже: проект 530 постоянно дорабатывался, совершенствовался, испытывался. В канун операции по подъему С-80 это оказалось не лишним.

Операция «Глубина»

Операции дали кодовое название «Глубина». Проект ее разрабатывался специалистами научно-исследовательского института аварийно-спасательной службы ВМФ под руководством подполковника Л.В. Чистякова. Основные положения проекта выглядели так:

1. На поставленное в районе затопления подлодки рейдовое оборудование установить спасательно-судоподъемное судно «Карпаты».

2. Отбуксировать в район работ захватное устройство и подвесить его под судоподъемным судном «Карпаты». Или же - захватное устройство подвесить под «Карпатами» в закрытой бухте и после отбуксировать в район проведения работ.

3. Опустить захватное устройство на подлодку. Точную наводку и посадку захватного устройства осуществлять под контролем подводных телеустановок и наблюдательной камеры. Для плотной посадки захватного устройства на подводную лодку использовать систему грунтораствыва.

4. Подать воздух высокого давления в пневмоцилиндры захватного устройства и захватить подлодку «лапами»-хвостами.

5. Выбирая гини главного спускоподъемного устройства судна «Карпаты», поднять подлодку вместе с захватным устройством до глубины 70 метров.

6. Отбуксировать судно «Карпаты» с подвешенной под его килем подлодкой в защищенный от волны прибрежный полигон с глубинами 80 метров и менее. Положить лодку на грунт.

7. Дальнейший подъем подлодки на поверхность произвести с помощью судоподъемных понтонов и водолазов известными в аварийно-спасательной службе способами.

Однако в начале марта 1969 года стало ясно, что промышленность изготовит захватное устройство в лучшем случае только к концу лета. Устройство, к слову, представляло собой достаточно громоздкое сооружение весом около 400 тонн, а изготовление его поручили горьковскому заводу «Красное Сормово». Тогда военные спасатели решили внести свои коррективы и приступили к разработке резервных вариантов подъема С-80. Таких предполагалось два.

В первом случае (вариант «Глубина КС») вместо захватного устройства предлагалось использовать подкильные «строповые полотенца». Во втором (вариант «Глубина ПС») предусматривался подъем с помощью четырех стальных понтонов (два по 400 и два

по 80 тонн). Но это был трудоемкий и небезопасный способ, поскольку такой подъем осуществлялся в 7 ступеней, то есть лодку в промежуточных районах буксировки столько же раз пришлось бы класть на грунт, делать перестроповку, и в каждом районе еще и ставить рейдовые бочки. К тому же, этот вариант требовал, как минимум, 15 суток непрерывной благоприятной погоды, что в открытой части Баренцева моря практически не бывает. Поэтому от варианта с понтонами отказались.

К слову, первый резервный вариант (с применением строповых устройств) только казался простым. Последние по запасу прочности уступали захватному устройству. Во-вторых, под тяжестью стропы могли «прорезать» легкий корпус подлодки, равно как и металл легкого корпуса мог «перепилить» стропы. И потом - «выскальзывание» корпуса подлодки из захватного устройства, особенно в период его буксировки, было менее вероятным. Стоит напомнить, что в торпедном отсеке С-80 находились торпеды, а это многократно увеличивало и степень риска, и разрушительные последствия в случае неудачи.

Взвесив все «за» и «против», специалисты пришли к выводу, что наиболее надежным является основной вариант подъема - «Глубина КЗ», а наиболее простым все же резервный - «Глубина КС».

А жизнь преподносила спасателям все новые и новые сюрпризы.

Амортизаторы Сенатского

Неожиданное ЧП случилось на Черном море, где во время опытного учения проверялись спускоподъемные устройства «Карпат». При волнении моря в 3 балла возникли чрезмерные динамические нагрузки, и произошел обрыв огона двойного стропа. При этом макет, имитирующий аварийную подлодку (его изготовили из двух 400-тонных понтонов), затонул.

Чтобы избежать ЧП на Баренцевом море, где вероятность подобной «потери» подлодки, особенно при ее буксировке, была много выше, срочно требовалось разработать и изготовить амортизационные устройства. Однако научно-исследовательские организации Минсудпрома от задания отказались под предлогом того, что в мировой практике ранее ничего подобного не применялось, а «изобрести» что-то самим в столь сжатые сроки якобы невозможно. Все планы спасателей, их надежды на судно «Карпаты» в одночасье оказались под угрозой. Но инженеры экспедиции рук не опустили, стали искать выход, и вскоре Ю.К. Сенатский предло-

жил применить для изготовления амортизационного устройства... обычные капроновые тросы, какие на практике используются для буксировки аварийных судов. Эскиз такого амортизатора направили в научные и проектные организации, но те в один голос заявили, что капроновые тросы в таком качестве работать не смогут.

В экспедиции же были твердо уверены в расчетах, и потому решили провести не только статические, но и динамические испытания своего устройства. В одном из районов Кольского залива, где волнение моря наблюдалось постоянно, спасатели установили макет «капронового амортизатора» с грузом. В течение 5 суток затем эта подвеска Сенатского испытывалась при волнении в 3-4 балла и все же выдержала!

С этого момента в экспедиции решили полагаться на собственные силы, и даже за изготовление упомянутых амортизаторов взялись сами моряки аварийно-спасательной партии ЭОН, а на судоремонтном заводе № 35 заказали лишь часть деталей.

Экспедиция выходит в море

И все же разрешение на резервный вариант «Глубина КС» было получено не сразу. Командование аварийно-спасательной службы ВМФ сомневалось, что называется, до последнего - пока опоздание с изготовлением захватного устройства для «Карпат» не стало совершенно очевидным.

14 апреля 1969 года на Северный флот прибыли начальник аварийно-спасательной службы ВМФ вице-адмирал В.А. Пархоменко и его заместитель, главный инженер АСС ВМФ, он же главный куратор всей операции «Глубина» контр-адмирал Н.П. Чикер. А на следующий день на совещании у командующего флотом С.М. Лобова были приняты последние организационные решения.

Особо нужно сказать о выборе прибрежного района, куда намечалось прибуксировать «Карпаты» с подлодкой С-80 под килем, а затем поднять ракетноносец на поверхность уже обычным способом, то есть с помощью понтонов. Сначала для второго этапа операции предложили губу Териберскую, но ее забраковали, поскольку на то время в Териберке располагался рыболовецкий колхоз - из-за него нельзя было закрыть этот район. Спасателям предлагались также рейд Могильный и Кильдин Западный. Выбор в конце концов остановили на бухте Завалишина все в той же Териберской губе. От места гибели С-80 бухта находилась

на кратчайшем расстоянии, глубины по всему маршруту перехода от полигона и до нее не превышали 200 метров, здесь наблюдались сравнительно слабые подводные течения, к тому же эта бухта имела удобный рельеф дна и укрыта от ветров с трех сторон. Наконец, учитывался еще один довод, в пользу сохранения секретности - бухта Завалишина располагалась в безлюдной части губы, на отдалении от фарватера, ведущего к поселку.

На Черном море в это же время заканчивались последние приготовления к переходу спасательного судна «Карпаты» на Север. Дело, правда, не спорилось, и как спасатели ни пытались поторопить события, выяснилось, что прийти в район затопления С-80 судно сможет только в конце июня.

Подготовительные работы судов ЭОН начались 3 мая, с наступлением благоприятной погоды. В этот день спасатель СС-44, килекторное судно КИЛ-22 и морской буксир МБ-155 выставили рейдовые бочки. С помощью якоря - «кошки» и под контролем наблюдателей из глубоководной камеры с мертвой подлодки сняли рыболовную сеть. Следом надлежало расчистить корпус С-80 от наносов ила и песка.

В это же время водолазы экспедиции завершали тренировки в глубоководных полигонах Северного флота - им предстояло экзаменоваться, чтобы получить допуск к работе на глубинах до 200 метров. Инженеры ЭОН разрабатывали методику заводки строповых устройств на корпус С-80.

В 14 часов 9 июня экспедиция двинулась в полигон. Флагманом до прибытия спасательного судна «Карпаты» назначили СС-44. В группу вошли два морских буксира - МБ-121 и МБ-155, а также водолазные боты ВМ-80 и ВМ-126. Погода благоприятствовала волнением в 2-3 балла. В беспокойном Баренцевом море дни такого затишья нечасты. Уже на следующий день спасатели предприняли попытку завести носовое строповое устройство. Началась кропотливая, не терпящая спешки и суеты, нервная, изнурительная работа.

Трудная страда в полигоне

На общей схеме подъема подлодки, которую в виде картинок технического комикса набросали карандашом специалисты, операция выглядела максимально упрощенно: одну «петлю» (назовем так строповое устройство, или, точнее, - «строповое полотенце») заводили с носа на корпус подлодки, затем тянули вверх, отрывая

носовую часть корабля от грунта, и заводили еще одну «петлю» - уже на корму, но опять-таки с носовой части, тащили ее или, как говорят специалисты, подрезали под днищем С-80. Затем строповые полотенца соединяли с подъемными устройствами судна «Карпаты» и те, работая синхронно, отрывали от грунта уже всю подлодку - она оказывалась как бы «подвешенной» под килем спасателя - судоподъемника.

Но это упрощенно. И план, и сам ход операции поражает не только своей выверенностью. Чтобы реализовать задуманное, спасателям пришлось приложить огромные усилия и проявить хладнокровие сполна.

Уже на вторые сутки погода резко ухудшилась, и судам экспедиции пришлось уйти из полигона, чтобы отстаиваться на рейде Могильный. Впоследствии Баренцево море еще шесть раз вмещивалось в действия спасателей. Причем в большинстве случаев работы прекращались полностью, и суда штормовали в полигоне, уже не имея возможности уйти в какую-нибудь из бухт.

Работа требовала особой точности. Представьте, большое спасательное судно, а затем и более крупное судоподъемное надлежало поставить и удерживать строго над погибшей подлодкой. Делалось это при постоянном волнении моря и его переменных течениях. Водолазов, их рабочие и наблюдательные камеры тоже нужно было опустить с предельной точностью.

К слову, практика операции продемонстрировала: на столь больших глубинах труд водолазов оказался малоэффективным. Люди работали медленно, их укачивало, были случаи потери сознания. Работать под давлением 200-метровой толщи воды они могли по 10-15 минут, тогда как их выход с глубины на поверхность при так называемых выдержках, которые обуславливались риском и опасностью кессонной болезни, длился до 5 часов. Но люди работали. С помощью водолазов 21 июня, в частности, удалось подать воздух и продуть одну из балластных цистерн подлодки. Этим был несколько снижен вес С-80.

22 июня в полигон наконец прибыло долгожданное судно «Карпаты». Командовал им капитан II ранга В.К. Драгунов. К этому моменту спасателям уже удалось завести на корпус подлодки носовое подъемное устройство. На борту «Карпат» имелся подводный аппарат РК-680 - обитаемая камера с тремя манипуляторами для простейших операций. Аппарат мог самостоятельно перемещаться, правда, в ограниченном пространстве, и управлялся тремя

акванавтами. Уже на следующие сутки после прибытия «Карпат» команда подводного аппарата приступила с расчистке корпуса С-80 и окружающих ее участков грунта от посторонних предметов - обрывков рыболовных сетей, тралов, тросов. Работы закончили через неделю. Общее количество поднятого на поверхность «мусора» составило 30 тонн.

Последующая хроника операции в целом выглядит так.

30 июня спасатели состыковали захваты шахтных гиней судна «Карпаты» со штоками носового подъемного устройства, подняли нос подлодки и протащили кормовое подъемное устройство до уровня рубки С-80. 1 июля из-за ухудшения погоды работы в полигоне были приостановлены. Кормовое «полотенце» требовалось переместить еще метров на 10, но все попытки не имели успеха. 4 июля штоки кормового подъемного устройства состыковали с захватами шахтных гиней «Карпат» и попытались оторвать от грунта корму лодки. Это удалось, но нагрузка на гини возросла до 350 тонн при нормативе 200 тонн. 5 июля лодку подняли на несколько метров и, переместив на 60 метров в пределах полигона, вновь положили на грунт. Транспортировать С-80 при столь чрезмерной нагрузке на гини было опасно. Однако кормовое строповое устройство так и не удалось переместить на расчетное место. К вечеру начался 5-балльный шторм, и возникла, пожалуй, самая критическая ситуация за все время работы в полигоне.

Сильный боковой ветер сносил судно «Карпаты», под килем которого уже «висела» подлодка. Между собой они были связаны системой подъемных устройств. Оборвись они или же «обруби» их спасатели, после шторма всю операцию пришлось бы начинать снова. Спасателю СС-44 с морским буксиром МБ-155 пришлось удерживать «Карпаты» от дрейфа. При этом однажды возник момент, когда буксир едва не был разбит ударами волн о борт судно-подъемного судна.

Только 7 июля шторм стал ослабевать. И в этот же день наблюдатели подводной камеры РК-680 доложили наверх: за время шторма кормовое строповое устройство необъяснимым образом переместилось в корму подлодки, вплотную к стабилизаторам, то есть точно в расчетное место!

Весь следующий день спасатели готовились к буксировке «Карпат» и подлодки в бухту Завалишина. И тогда же в полигон прибыл вице-адмирал В.А. Пархоменко.

Эмоции бьют через край

Имя вице-адмирала Виктора Александровича Пархоменко в истории советского флота прочно связано с гибелью линкора «Новороссийск». В октябре 1955 года он командовал Черноморским флотом, и в трагическом исходе событий на Севастопольском рейде известна его роль. В частности, из выводов правительственной комиссии по факту гибели «Новороссийска» следует, что в числе прочих флотских начальников Пархоменко, «не приняв должных мер к спасению корабля, преступно отнесся к делу спасения личного состава линкора», а также «пытался оправдать свои преступно-безответственные действия», «но эти объяснения комиссия сочла совершенно несостоятельными и неправдивыми»... Однако даже после столь жестких обвинений карьере адмирала суждено было продолжиться. Более того, со временем один из виновников гибели сотен моряков Пархоменко возглавил... аварийно-спасательную службу всего советского флота! Можно сказать - ирония судьбы, а можно отнести этот парадоксальный случай к не таким уж редким в России назначениям, в которых отсутствуют здравый смысл и логика.

На российском флоте бытует истина: чем больше на корабле начальства, тем больше на корабле беспорядка. В справедливости этого мне довелось убедиться не раз. Правда, не в качестве участника ситуации, а наблюдателя со стороны. Присутствие старших начальников в большинстве случаев действительно осложняло управление кораблем либо выполнение той или иной задачи в целом. Дело тут тонкое: привычный лад на мостике будто сбивался субординационными препинаниями и неким напряжением, возникавшим в отношениях между офицерами. Порой и опытный командир буквально на глазах угасал, лишал себя инициативы, начинал действовать с оглядкой, нервничать. Иногда это приводило и к более серьезным коллизиям.

Прибытие вице-адмирала Пархоменко на «Карпаты» в самый тяжелый, ответственный момент операции не вызывалось никакой необходимостью, потому что на борту уже находился его заместитель - самый авторитетный в стране специалист по судоподъему контр-адмирал Н.П. Чикер. К слову, и по складу характера, и по стремлению строить свои отношения с людьми Николай Петрович являл собой тип флотского интеллигента, прямую противоположность Пархоменко. А за месяц изматывающей работы в открытом море люди в экспедиции уже устали и физически, и эмоционально.

Не удивительно, что в первый же день прибытия вице-адмирала произошел конфликт.

Пархоменко принялся торопить с буксировкой в бухту Завалишина. Но спасатели к этому еще не были готовы. Не понравился Пархоменко и маршрут, который избрали - по районам с наименьшими глубинами. Он требовал идти наикратчайшим путем. Видимо, адмиралу не терпелось поскорее доложить главному о завершении первого этапа операции. Стремление же свести риск к минимуму во время буксировки раздражало его. Командир экспедиции капитан I ранга С.В. Минченко слепым исполнителем приказов не стал и как мог, точнее - насколько позволял устав, противился решениям вице-адмирала. В возражениях капитана I ранга был резон, но в той накаленной обстановке Минченко сорвался и бестактно напомнил адмиралу о том, к чему привела его самонадеянность в октябрьскую ночь 1955-го. Подобные дерзости людьми, наделенными большой властью, запоминаются надолго и не прощаются.

А на следующий день - новый конфликт! И опять из-за опасного стремления вице-адмирала ускорить дело с риском для людей, работавших под водой. Эмоции Пархоменко били через край. Для руководителей экспедиции это могло иметь самые неприятные последствия. Но для нервных издержек у спасателей имелись еще и другие поводы.

Недремлющее око НАТО

Естественно, операцию «Глубина» пытались сохранить в тайне. Прежде всего - от своих потенциальных противников. К чести тех, кому было поручено обеспечение секретности, это в общем-то удалось.

Внезапное исчезновение С-80 из списков советского флота в 1961 году специалисты НАТО не заметили. А вот на строительство судоподъемного судна «Карпаты» в Николаеве они обратили внимание. Как и на скорые приготовления, а также переход уникального судна с Черного моря в Баренцево. Майский выход судов Северного флота в будущий полигон разведка НАТО отметила, и с этого момента за районом было установлено наблюдение с кораблей и самолетов.

10 апреля, когда обсуждались сроки постановки рейдового оборудования на месте гибели С-80, заместитель командующего Северным флотом вице-адмирал А.И. Петелин высказывал сомнения

- нужно ли это делать в мае, ведь до начала работ бочки могли быть снесены штормами. Но получилось так, что навредили спасателям не штормовые волны. Был случай, когда, пользуясь отсутствием советских кораблей охранения, натовцы уничтожили часть рейдового оборудования в районе, где предстояло работать ЭОН. Чтобы оттеснить излишне любопытных и незваных гостей, экспедиции потребовалось постоянное охранение. Для этого отрядили несколько кораблей 23-й дивизии охраны водного района. Командовал ими контр-адмирал В.В. Сидоров - впоследствии видный советский флотоводец, командующий Балтийским, а затем и Тихоокеанским флотами, один из заместителей главнокомандующего ВМФ.

Но попытки разузнать, чем именно занимается соединение советских спасательных судов, конечно же, не прекратились. Авиация НАТО регулярно наведывалась в район подъема С-80, а у границ полигона постоянно дежурил норвежский разведывательный корабль «Марьятта».

Навязчивое присутствие сил НАТО, вносящее nervoznost, осложняло и без того трудную работу спасателей. И в этом просматривается еще одна параллель в трагедиях наших подлодок, разделенных по времени 39 годами.

К последнему берегу

Спасатели выстроились в походный ордер 10 июля. Им повезло не только с погодой, когда море заштило. На корабле-разведчике «Марьятта», следившем у границ полигона за перемещением судов ЭОН, заканчивались запасы топлива, и норвежцы «побежали» бункероваться в базу. Наши решили этим воспользоваться. Через двое суток, когда «Марьятта» вернулась к опустевшему полигону, раздосадованный ее командир палил по оставленным рейдовым бочкам из пулемета.

Судно «Карпаты» с погибшей подлодкой под килем буксировали спасатель СС-44 и буксир МБ-155. Еще один буксир, МБ-24, одерживал «Карпаты» с кормы. Предварительно путь судов экспедиции тщательно протралили корабли 23-й дивизии ОВРа, но сейчас два тральщика, шедшие впереди по курсу, в очередной раз «прошупывали» дно эхотралами. Еще два тральщика держались в 10 кабельтовых по траверзу - обеспечивали охрану. Килекторное судно КИЛ-22 и водолазный бот ВМ-126 в случае аварии или же вынужденной покладки С-80 на грунт должны были выставить рейдовое оборудование.

Предшествующей ночью контр-адмиралу Н.П. Чикеру удалось убедить своего начальника вице-адмирала В.А. Пархоменко все же не испытывать судьбу, идти по районам с наименьшими глубинами, то есть по маршруту, на котором настаивал капитан I ранга С.В. Минченко.

Спасатели начали движение в 15 часов со скоростью 2,5 узла. Попытались было добавить, но тут же возросла нагрузка на гини, судно почувствовало вибрацию - мог произойти обрыв, и ход сбавили. Пархоменко вновь попытался вмешаться - движение ордера со скоростью пешехода вице-адмирала выводило из себя. Минченко стоял на своем. Назревал новый конфликт. Роль дипломата вновь взял на себя Чикер. Никто не знает, о чем говорил, какие доводы приводил Николай Петрович своему невыдержанному шефу, но вскоре оба адмирала ушли с мостика и больше на нем не появлялись. Обстановка несколько разрядилась, и работать стало легче.

Ночью 11 июля спасатели вошли в полосу густого тумана, а к вечеру тех же суток показались берега Кольского полуострова. К ним С-80 возвращалась спустя 8 лет своей «мертвой автономки». Сразу по полуночи уже 12 июля корабли и суда экспедиции вошли в губу Териберскую. Здесь С-80 приподняли сначала до глубины 70, а затем 50 метров. В бухте Завалишина в пять часов утра подлодку положили на грунт, глубина - 51 метр.

Как рассказывал бывший матрос спасателя СС-44 Г.П. Сидоренко, то раннее утро запомнилось полным безветрием и штилем. Когда наконец остановились, на какое-то время воцарилась необычайная тишина. Не слышали даже привычных пронзительных криков чаек. Застыли море, небо, скалистые берега - сама природа «объявила минуту молчания».

В бухте Завалишина

Второй этап операции «Глубина» начался без промедления - 13 июля, и продолжался 11 дней. Подлодку подняли на поверхность моря с использованием обычных стальных судоподъемных понтонов. Произошло это вечером 24 июля 1969 года, в 20.30.

Теперь предстояли опасные дела: разоружить и выгрузить боевые торпеды, находившиеся в первом отсеке С-80; сделать анализ воздуха и воды в ее помещениях; нейтрализовать возможные взрывоопасные смеси, которые вполне могли образоваться там за столь длительное пребывание корабля под водой. И, наконец, произвести

дезинфекцию и эпидемическое обследование отсеков. Такими терминами обозначалась, пожалуй, самая тяжелая в моральном отношении часть операции - извлечение останков моряков.

Загодя тыловики флота заказали для этого 80 спецмешков, а также судно для транспортировки погибших - средний десантный корабль. Последнему предстояло стать и плавучим моргом - на просторной транспортной палубе СДК установили патологоанатомические столы...

Долго не могли решить, что делать с торпедами? Смертоносные снаряды могли сработать из-за любой оплошности. И вот, когда стали склоняться к мысли - а не подорвать ли лодку, а это в дальнейшем исключало и подъем тел подводников, и установление причин гибели, нашелся отчаянный офицер-минер, капитан II ранга, который на свой страх и риск в легком водолазном снаряжении спустился в отсек и обезвредил торпеды.

После этого помещения подлодки осушили. Теперь предстояло в нее войти... Рассказывает вице-адмирал в отставке Р.Д. Филонович, в 1969-м - капитан-инженер I ранга:

«Мне пришлось первому войти в отсеки С-80. На это претендовали и особысты, и политработники, но решили, что сначала субмарину должен осмотреть кораблестроитель. Я вошел в лодку с кормы - через аварийный люк седьмого отсека».

Дальнейшее в моем расследовании оказалось наиболее скрупулезным на воспоминания участников. Реальность бывает страшнее любого придуманного фильма ужасов. Моряки, с которыми довелось беседовать, либо старались уйти от этой страшной темы, либо вообще не хотели вспоминать. Охотников еще раз беречь душу увиденным нашлось мало. Те же, кто рассказывал, говорили путанно, их свидетельства зачастую противоречили друг другу. В утверждениях некоторых я и по сей день сомневаюсь, не имея возможности перепроверить или же удостовериться. Но все же...

Со слов вице-адмирала Филоновича:

«Тела подводников лежали лицом вниз. Все они были замаслены в соляре, который выдавило внутрь корпуса из топливных цистерн. В первом, втором, третьем и седьмом отсеках были воздушные подушки. Большинство тел извлекли именно из носовых отсеков. Вообще, все тела поражали своей полной сохранностью. Многих узнавали в лицо - и это спустя восемь лет после гибели! Медики говорили о бальзамирующих свойствах морской воды на двухсотметровой глубине Баренцева моря...

Вода прорвала сферические переборки из стали толщиной в палец, словно бумагу. Лохмы металла завивались в сторону носа - гидроудар шел из пятого, дизельного отсека. Вода срывала на своем пути механизмы с фундаментов, сметала рубки, выгородки, калечила людей. Почти у всех, кого извлекли из четвертого и третьего отсеков, были разmozжены головы»

Матрос Г.П. Сидоренко:

«В команду по «дезинфекции» не назначали, шли только добровольно. Смелых отыскалось немного, но нашлись и среди моих сослуживцев. Как проходила «дезинфекция»? У входного люка подлодки поставили емкость со спиртом, кружки - пей, сколько хочешь... Пили, хмелели, лезли в отсеки, а наверх подымались уже трезвыми, иных отхаживали медики... В четвертом сразу несколько подводников - кто без руки, кто без ноги, кто без головы, а еще и такие, кого и не опознать - в клочья разорванные тела, месиво...»

Контр-адмирал Ю.К. Сенатский:

«Врачи оттирали спиртом замасленные лица погибших и не верили своим глазам: щеки мертвецов розовели! В их жилах еще не успела свернуться кровь. Она была алой. Врачи уверяли, что на запасе отсеченного воздуха подводники вполне могли протянуть неделю. Неделю ждать помощи и уходить из жизни в бреду удушья...»

Матрос Н.А. Новоселов:

«Когда затопляло отсеки, воздушные подушки еще оставались наверху. Подводники, оказавшись по шею в воде, тянулись к подушке глотнуть воздуха. Но мешали трубопроводы. Хотелось жить, и люди продавливали трубы головами, гнули металл, разбивая лица...»

Проникнув в центральный пост, на задраенной крышке нижнего люка спасатели нашли тела командира ракетной боевой части капитан-лейтенанта В.П. Черничко и старпома капитана III ранга В.Е. Осипова. Последний нес командирскую вахту. Командира капитана III ранга А.Д. Ситарчика и его дублера капитана III ранга В.А. Николаева обнаружили в среднем проходе второго отсека. Офицеры, вероятно, спустились с мостика в кают-компанию - там был накрыт стол. Катастрофа отпустила им секунды - они только и успели, что выскочить из помещения.

Последняя запись в журнале сделана карандашом в 01.27. Остановившиеся на лодке часы, всего их было найдено 21 штука, зафиксировали, когда мертвый корабль стал склепом для еще

живых - 01.30. В записной книжке одного из штурманов - такое же время. Записей с информацией об аварийной ситуации и ее развитии на борту не нашли. Возможно, таковые были, но морская вода разъела часть документов.

Большинство тел извлекли из первых двух отсеков. Тех, кто не погиб в первые минуты, ждала мучительная смерть от удушья. Сжатый воздух из парогазовых торпед был стравлен в отсек, емкости всех «идашек» опустошены... Одних отчаянье толкало на шины с многоамперным током, тела других спасателям пришлось доставать из петли. Пытались ли моряки использовать последнюю возможность - выйти на поверхность через торпедные аппараты? Точного ответа нет и сегодня. Однако, по слухам, долгое время затем бытовавшим на флоте, в первом отсеке якобы была обнаружена чья-то записка примерно следующего содержания: «Будьте прокляты, кто не научил нас пользоваться аппаратами ИДА». В первом отсеке четверых моряков нашли с масками ИДА на лице, еще одного - с надетым, но совершенно бесполезным в той ситуации противогазом.

В седьмом, кормовом отсеке, судя по некоторым деталям, отважились было покинуть затонувшую лодку. Отдраили нижний входной люк, опустили тубус. Но наверх не вышли. Тут две версии. Либо не смогли из-за физических нагрузок, истощения сил, нехватки воздуха, либо из-за... наличия всего десяти дыхательных аппаратов (моряков в отсеке было четырнадцать). Так и погибли все вместе.

Было и то, что не нашло у экспертов вразумительных объяснений, точнее - породило множество предположений, как, скажем, отсутствие в «штатном» отсеке командира механической боевой части; движение лодки под РДП в 5-6-балльный шторм; выключенная система обогрева поплавкового клапана шахты РДП; наконец - ночное застолье в кают-компании...

Тела подводников уложили в гробы, и десантный корабль с приспущенным Военно-морским флагом двинулся в базу.

Молчание вице-адмирала

Установить причину катастрофы С-80 поручили Государственной комиссии, которую возглавил прославленный подводник Великой Отечественной войны Герой Советского Союза вице-адмирал Г.И. Щедрин. Выводы ее известны - в общем и целом они совпали с предварительным заключением, сделанным спасателями

годом раньше, после подробного осмотра лежащей на грунте подлодки. Напомню: С-80 шла под РДП; в условиях зимнего шторма при срочном погружении не сработал поплавковый клапан, и через шахту РДП в прочный корпус лодки хлынула вода; перекрыть ее поступление экипаж не смог; лодка легла на грунт, не имея возможности всплыть.

Но это в общем и целом. Между тем, были еще и многие «частности», ведь после подъема С-80 эксперты уже имели возможность установить не только подлинные обстоятельства возникновения аварии, но и развитие той скоротечной катастрофы на борту буквально по секундам. Безусловно, все это тоже нашло отражение в выводах комиссии. Но с ними ознакомили лишь узкий круг лиц. Точнее сказать, относительно узкий круг, поскольку произошедшее с подлодкой позже подверглось анализу на специальной технической конференции в Полярном. В открытой же печати ничего этого, естественно, не прозвучало.

Я знал - на основе обширных данных, собранных комиссией, эксперты проводили так называемое моделирование ситуации, возникшей на борту С-80. При этом отрабатывались многие версии. Их обсчитывали с применением высшей математики и в конце концов ход трагедии восстановили очень детально.

В свое время мне довелось говорить на эту тему с Г.И. Щедриным. Григорий Иванович - человек прямых, где-то даже категоричных суждений, здесь ограничился на удивление общими словами, процитировал мне итоговый документ комиссии, что называется, от и до, но в частности углубляться никак не хотел, сколько и как только я ни пытался его уговорить. Правда, в какой-то момент адмирал все же «дрогнул», и прозвучала фраза: «У подводников очень сложная профессия. Она не терпит недисциплинированности, беспечности. В экипаже все и каждый в ответе друг за друга. За каждую оплошность можно заплатить не только своей жизнью, но и жизнями товарищей...» Большого тогда добиться не удалось, но те слова Григория Ивановича крепко засели в памяти. Я чувствовал - они прозвучали не случайно, а как бы намеком, завуалированным ответом на все мои настойчивые старания вывести больше, чем положено было знать. И вот спустя год или полтора, когда появилась еще одна возможность переговорить со Щедриным, я основательно нацелился «дожать этот вопрос». Но, оказалось, Григорий Иванович уже тяжело болен, и тревожить его сердце лишний раз я не решился...

Судьбе было угодно, чтобы недосказанную историю С-80 продолжил другой офицер - капитан II ранга В.Р. Захар.

Плата за ошибки

Восстановленный экспертами ход событий свидетельствует: катастрофа С-80 - это результат нештатной ситуации, возникшей на борту из-за беспечности и цепи ошибок личного состава, которые последовали за ней. Ни мужество, ни самоотверженность моряков затем не могли изменить трагического конца. Экипажу пришлось заплатить по высшей цене.

26 января 1961 года за 38 минут до полуночи подлодка С-80 стала под РДП. Правый дизель работал средним ходом на винты. Генератор для получения излишней энергии на электродвигатели не подключали. Надо пояснить - движение под РДП является наиболее сложным: корпус подлодки находится под водой, на перископной глубине; через трубы выдвинутой на поверхность шахты РДП атмосферный воздух попадает в отсек, где работают двигатели, а отработанные ими газы, также по трубопроводам, выбрасываются на поверхность. Обстановку на море подводники контролируют на своих станциях наблюдения и через перископ. Управлять такой подлодкой во время шторма крайне сложно: с глубины до 10 метров ее может выбросить на поверхность, а при провале на большую глубину вода заливает шахту РДП, поступление воздуха прекращается, и дизели «задыхаются». Все это чревато аварией. Поэтому движение подлодок типа С-80 в режиме РДП при волнении моря выше 4 баллов не рекомендовалось. Напомню - шторм в Баренцевом море той ночью достигал 6 баллов. Если не считать постановку С-80 под РДП оплошностью командира, надо признать его решение очень рискованным.

Конструкторы, конечно же, предусмотрели несколько приспособлений, чтобы предотвратить попадание воды внутрь корпуса корабля через шахту РДП. Прежде всего - это поплавковый клапан, который при погружении лодки всплывает и перекрывает входное отверстие в шахту до закрытия основных прочных запоров. Чтобы клапан «не схватывался» льдом при морозах, предусмотрен его обогрев горячей водой от работающих дизелей. Эта система на С-80 не была включена - и это первая роковая ошибка.

Примерно в 00.30 командир С-80 доложил берегу метеоситуацию: шторм - 6 баллов, температура воздуха - минус 5 градусов. И никаких сведений о проблемах на борту. Дальше следует

необъяснимое - в момент движения под РДП, при наивысшей готовности, ночью, в шторм оба командира (основного и резервного экипажей), а также другие офицеры собрались в кают-компании второго отсека за накрытым столом. В центральном посту остались вахтенный офицер и старпом, а командир БЧ-5, механик, ушел в шестой отсек.

Катастрофа развивалась стремительно. Лодку сильно качало, и в какой-то момент боцман, управлявший рулями, не смог удержать глубину. Волна захлестнула воздушную магистраль шахты РДП, скованный льдом поплавковый клапан не сработал. Глубина, на которой оказалась С-80, превышала перископную, и море по воздуховоду диаметром 450 мм устремилось в лодку.

Поступление воды заметили примерно на 10-й секунде аварии. Обнаружили поздно, как считают эксперты, из-за того, что шахта заканчивалась под палубным настилом. К тому же грохот дизеля заглушил шум водного потока. Вода заполнила носовой и кормовой трюмы, линия вала шинно-пневматической муфтой разбрызгивала ее по отсеку. Дизелю уже не хватало воздуха, и в отсеке создавался вакуум. В 01.27 правый дизель пришлось отключить. Левый не был включен. Гребные винты, толкавшие лодку со скоростью 5,3 узла, остановились.

Просчет одного моряка не может погубить современный корабль. К несчастью, последовали и другие ошибки. Чтобы закрыть воздушную захлопку РДП, требовалось повернуть рукоятку в положение «закрыто». Но в суматохе трюмный (из «приписных» моряков) спутал манипуляторы - их было несколько, расположенных вблизи друг от друга, да еще и не имевших указателей предназначения. В результате захлопка не сработала, вода рвалась в отсек, создавая для лодки угрожающий дифферент на корму.

Мотористы еще могли остановить воду - вручную закрыть второй запор. В обычных условиях это одиннадцать оборотов маховика с рукояткой за несколько секунд. Здесь же людям пришлось преодолевать напор воды. Моряки успели сделать только 8 оборотов. Далось это нечеловеческими усилиями - стальной шток клапана диаметром 10 сантиметров был погнут. Первыми приняли смерть те двое мотористов.

Оставалась надежда на аварийное всплытие. Но такое решение мог принять командир БЧ-5, а он оказался не на месте - в шестом отсеке.

К 30-й секунде лодка почти потеряла ход и стала проваливаться

кормой - дифферент достиг 20 градусов. К 40-й секунде с центрального поста решили продувать цистерны главного балласта, но были совершены еще две, уже последние, ошибки. Первая - не использовали систему быстрого продувания аварийной балластной цистерны N 5. Вторая - в шестом отсеке электрики не выполнили команду вахтенного офицера и не дали ход главным гребным винтам электродвигателями. Лодка с дифферентом 45 градусов остановилась, на мгновение как бы повисла - ей уже не хватало воздуха высокого давления, чтобы преодолеть отрицательную плавучесть, - и с нарастающей скоростью, кормой вниз устремилась на дно.

Примерно на 60-й секунде от начала катастрофы лодка вошла кормой в донный грунт. Расчеты показывают, что скорость корабля при этом составила 5 метров в секунду, а глубина «зарывания» кормы в грунт - 15 метров. Корпус выдержал и удар, и давление, но вода продолжала поступать в лодку через шахту РДП и повышать давление оставшегося там воздуха. Людей могли спасти переборки, но конструктивно они были рассчитаны на меньшее давление. Переборку между третьим и четвертым отсеками буквально разорвало гидровоздушным ударом - море сметало все на своем пути. Остаточной энергией разрушило и переборку второго отсека, и вода заполнила его, за исключением объема в 40 кубических метров в носовой части. Моряки, находившиеся в отсеках с пятого по третий, а также в боевой рубке, погибли в течение первых трех минут. В живых остались те, кто успел перейти в шестой, седьмой и первый отсеки. Через 10 минут через неплотности в переборке вода стала затоплять и шестой, а позже проломила и переборку в концевой, седьмой отсек.

Последними погибли подводники первого отсека, считавшегося отсеком-убежищем. Они отдали аварийный буй; отключив командирскую группу воздуха высокого давления от разрушенных отсеков, пытались продуть носовую группу цистерн - для увеличения дифферента на корму, и тем самым уменьшить глубину до 120 метров, чтобы попытаться самостоятельно выйти через торпедные аппараты. Но из второго отсека в первый давление уже стравливало газы, и дышать становилось все труднее.

Опасный курс «чужака»

Вопрос о том, что послужило изначальным импульсом к катастрофе, отчего подлодка, шедшая под РДП, внезапно сорвалась на глубину, дискутируется двояко. Версию провала на глубину

из-за ошибки боцмана мы рассмотрели. Но предполагается и другое - моряки С-80 пытались избежать столкновения с неизвестным кораблем, шедшим на опасное сближение. Кто это мог быть? По всем данным, советские корабли и суда в район не заходили. Тогда чужой? Специалисты не исключают проникновения в полигон Северного флота корабля-разведчика НАТО. Такие уж точно не откликаются и огней не зажигают, а об интересе к лодке 644 проекта мы уже говорили. Стоящий на перископе С-80 офицер, полагают, им был капитан-лейтенант В.П. Черничко, во мгле полярной ночи и в снежных зарядах январского шторма поздно заметил неопознанный корабль. Подводники пытались отвернуть (об этом, в частности, свидетельствует руль, положенный «лево на борт»). Этого оказалось недостаточно, и тогда прозвучала команда «срочное погружение». Как развивались события дальше, установили эксперты.

Минуло 50 лет, а разгадка последнего маневра С-80 так и не стала ближе. Как и правда о последних мгновениях жизни моряков. Верно, есть то, что не дано знать нам, живым. Никогда!

Чисто российская «благодарность»

Погибших моряков С-80 похоронили в братской могиле, кое-какие личные вещи отправили родственникам. Поставили памятник, высекли на нем имена экипажа, правда, с ошибками в инициалах. На открытии много говорили о долге и памяти. О благодарности потомков тоже звучали слова.

В октябре 1969-го ЭОН-10 расформировали, участники ее разъехались, вернувшись на прежние должности. В том числе С.В. Минченко и Ю.К. Сенатский. Спасателей отметили в приказе, некоторым даже вручили ценные подарки. Но наград не дали. И тем водолазам, кто терял сознание на 200-метровой глубине, и тому, оставшемуся безмянным, минеру-кавторангу, обезвредившему торпеды С-80, и участникам «дезинфекции», и умнице Юрию Константиновичу Сенатскому, который дал фору нескольким научно-исследовательским институтам, и решительному командиру экспедиции Сергею Владимировичу Минченко, вне сомнений, главному герою спасательной эпопеи. Что уж говорить об остальных?!

Рассказывают, главком ВМФ С.Г. Горшков тогда, отказавшись войти в правительство с ходатайством о награждении моряков ЭОН, якобы сказал: «Флот лодку утопил, флот и поднял. Кого награждать?!». Если это в действительности так, то Сергей Георги-

евич, так много сделавший для морской державности страны, здесь поступил по-чиновничьи, ибо не увидеть мужества и самопожертвования спасателей при подъеме С-80 мог только заскорузлый чиновник.

В отваге морякам отказали. Оставались еще их технические достижения. До лета 1969-го никому в мире не удавалось вытащить подлодку массой 1160 тонн с глубины 196 метров за 34 дня. Обычно поднимали лодки меньшего водоизмещения, с глубин до 93 метров и за 180 суток. Коллектив создателей «Карпат» и руководителей операции «Глубина» дважды пытались выдвинуть на соискание Государственной премии «За разработку и внедрение метода подъема подлодок с глубин, недоступных для водолазов, и создание судна, обеспечивающего осуществление этого метода». Премии не удостоили - в последний момент передумали и отдали ее приземлившимся космонавтам. Наверное, подвиг космонавтов был виднее.

Чиновников редко застанешь в первых рядах самоотверженных, нет их и там, где нужно рисковать жизнью. Но зато они первые, самые главные, когда дело касается наград. Так сложилось, что степень заслуг и мужества у нас почему-то определяют они, чиновники. Себя они, конечно же, при случае не забывают, а вот других.

Не ведаю, как в иных странах, но в России это было всегда, есть сегодня и, думаю, будет неизменно. Поэтому это постыдное явление я называю чисто российским.

Б-37: остались версии

Катастрофа большой торпедной лодки в базе Полярного стоила жизни 122 морякам. Причина ее неизвестна, и вряд ли когда-либо будет названа

Когда погибла АПЛ «Курск», на Северный флот слетелись сотни журналистов, и комментарии в прессе и на телевидении хватало. В том числе с большим, если не сказать поразительным, количеством неточностей. Беду называли «катастрофой XX века», «гибелью русской

эскадры», «поражением флота» и даже «приговором власти». Ее также называли самой страшной по числу человеческих жертв среди подводников - 118 человек.

Однако при всей трагичности случившегося в августе 2000 года катастрофа «Курска» все же не была «черным рекордом». Верхоглядствующая и любящая пафос журналистская братия из столицы в очередной раз врала своим читателям и телезрителям. Потому что была в истории нашего подплава иная жуткая катастрофа - 11 января 1962 года, о которой мало говорили, и которую, к сожалению, уж очень быстро забыли. Для меня это повод вернуться к событиям более чем сорокалетней давности и подробно рассказать о них.

Роковое время 8.22

Большая торпедная подлодка Б-37 (проект 641А) входила в состав 211-й бригады 4-й эскадры Северного флота. Командовал ею капитан II ранга А.С. Бегеба. Экипаж корабля больше чем другие находился в готовности № 1, курсовые задачи выполнял успешно, срывов выхода в море не имел, как один из лучших был допущен к стрельбе на приз комфлота. Во второй половине января 1962-го подлодка должна была уйти в Атлантику на боевое дежурство.

Утром 11 января Б-37 стояла у причала базы в Полярном. Сразу же после подъема Военно-морского флага, примерно в 08.02, была отдана команда «начать проворачивание оружия и технических средств в электрическую». Командир лодки отлучился на плавказарму ПКЗ-82, стоявшую рядом по корме, оставив за себя на борту старпома капитан-лейтенанта А.М. Симоняна. Через 8-9 минут он вернулся и уже с причала наблюдал за работой личного состава на верхней палубе лодки.

Как впоследствии установит суд, между 08.17 и 08.19 из рубки корабля сначала повалил густой дым, а затем с нарастающим гулом стали вырываться языки пламени. Командир Б-37 капитан II ранга Бегеба бросился к ближайшему телефону, который находился на ПКЗ-82, и, доложив о происшествии в штаб эскадры, вернулся к лодке. Здесь он сначала попытался проникнуть в центральный пост корабля через рубочный люк. Однако не смог этого сделать из-за густого дыма, который под напором валил из отсека. Чтобы попасть на лодку через кормовые помещения, Бегеба приказал от-

крыть люк 7-го отсека, сам же, увидев на крыше ограждения рубки раненого матроса, вместе с другими моряками бросился ему на помощь. Счет пошел на секунды. Кормовой люк пока не открыли, и командир Б-37 предпринял еще одну попытку проникнуть в лодку, на этот раз через верхний рубочный люк, когда в 08.22 раздался громкий хлопок, а затем чудовищный взрыв, который в буквальном смысле потряс Полярный - главную базу североморских подводников.

«Мы думали, что началась война...»

Эту фразу впоследствии говорили многие из тех, кто оказался в черный день 11 января 1962 года близ Екатерининской гавани. Еще до конца не рассвело, когда Полярный и окрестные сопки на несколько мгновений вдруг озарились яркой вспышкой, а следом покатился оглушительный рокот. На стеллажах в первом отсеке Б-37 разом взорвались 12 торпед!

Чудовищная сила в одно мгновение разорвала носовую часть подлодки по переборку третьего отсека. Вторым бортом с ней стояла средняя лодка С-350 (проект 633), ей предстояло следом за Б-37 принять на борт торпеды. Она получила сильнейшее повреждение в носовой части, образовалась огромная трещина в ее прочном корпусе. Взрыв почти полностью разрушил пирс и повредил несколько плавсредств, стоявших поблизости. Отдельные детали корпуса и механизмов Б-37, причальный брус разнесло на сотни метров. Их затем, по словам очевидцев, находили в овраге, известном старожилам Полярного под названием «Чертов мост», а это в 400-500 метрах от причалов. Однако в актах экспертиз указываются и 500, и 600, и даже 800 метров. На гарнизонный строевой плац, где тоже находились моряки, посыпался град металлических осколков, рухнул... брашпиль подлодки. Менее тяжелые куски обшивки, труб и арматуры вообще «приземлились» в тундре на окраинах поселка, а это уже расстояние за километр-полтора.

В самом Полярном взрывная волна выбила окна и двери домов. В местном Доме офицеров сорвало часть крыши, осыпалась штукатурка, один из двухсоткилограммовых баллонов воздуха высокого давления, пролетев будто снаряд, с воем рухнул около входа в здание. Еще один из обломков такого же баллона пробил кровлю жилого дома и упал на кровать, где спал подросток...

Самыми страшными, конечно, оказались жертвы - 122 человека. Больше всего людей погибло в экипаже Б-37 - 59 моряков,

на соседней С-350 - 11, на пирсе - 8 подводников других лодок и матросов береговой базы. Остальные 44 были сражены осколками и обломками за пределами причалов, а также погибли, пытаясь помочь товарищам во время пожара, ведь смертельно раненая Б-37 не затонула сразу. После взрыва в ее отсеках бушевал огонь и оставались люди.

Что характерно, из свидетелей и очевидцев никто не помнит паники или же случаев, где бы проявилось малодушие. В самые первые минуты после страшного взрыва к причалу со всех концов поселка и базы побежали офицеры и моряки, и не только те, чьи лодки стояли в Екатерининской гавани. Вахтенные соседних кораблей включили прожекторы и осветили место катастрофы.

Б-37 в первые минуты стояла без крена и дифферента. Несколько моряков прыгнули на ее палубу и пытались отдраить кормовой люк, хотя из «лепестка» РДП аварийной лодки время от времени с гулом вырывалось пламя, что свидетельствовало о пожаре внутри корабля и не исключало вероятности нового взрыва. Наконец кормовой люк открыли и стали вытаскивать уцелевших из 7-го отсека. Однако вскоре лодка, что называется, «провентилировалась»: через незадраенные (или разрушенные) переборки приняла внутрь прочного корпуса много воды и начала погружаться.

Не растерялись моряки С-350, к слову, тоже одной из лучших подлодок соединения. Вероятнее всего, благодаря своей выучке. Они много ходили в море, в том числе на полную автономность, одними из первых в Союзе стреляли 6-торпедным залпом с глубины 100 метров. Командовал лодкой капитан III ранга О.К. Абрамов. В момент взрыва он еще только направлялся к причалам. В его отсутствие старпом и командир БЧ-5 капитан-лейтенанты Е.Г. Мальков и В.А. Куц действовали грамотно. При взрыве на С-350 погиб личный состав первых двух отсеков, в остальных пяти оставались живые моряки. Когда командир добрался до своего корабля и связался с экипажем, всех их эвакуировали. При этом подводники задраили переборки, потому лодка и не затонула.

Командир подлодки С-350 капитан I ранга в отставке О.К. Абрамов вспоминает.

Сталь смяло как бумагу (рассказ О.К. Абрамова)

После взрыва наступила кромешная тьма. На бегу я едва не столкнулся с группой офицеров: двое вели, точнее, несли третьего - командира Б-37 Анатолия Бегебу. Анатолий меня не узнал, чему

я, помнится, очень удивился. О том, что его выбросило взрывом с лодки, я узнал только через несколько дней.

Подбежав к месту стоянки своей лодки, обнаружил, что она отброшена от причала и стоит, задрав корму, с дифферентом на нос. Носовые отсеки ее были под водой. Все это было достаточно хорошо видно, так как соседние лодки включили прожектора. Прикидывая, как мне попасть на свою лодку, заметил на ограждении рубки своего радиста и приказал ему прыгнуть в воду и плыть ко мне, что он стремительно выполнил. Мы его вытащили из воды с помощью веревок. Уже собираясь бежать на катерный причал, я услышал из воды крики и увидел человека, отчаянно гребущего к причалу. Вытащили и его. Это был матрос, и тоже из моего экипажа. Но предстал он перед нами в совершенно необычном виде - совершенно голым, но в сапогах!

В дальнейшем оказалось, что ни один человек из моей команды на лодке не слышал взрыва, в том числе и эти два матроса, один из которых находился в ограждении рубки, а второй - в корме подлодки. Этот феномен врачи мне объяснили так: у человека существует порог слышимости, за пределами которого срабатывает защита, и мозг не принимает никакой информации.

Добраться до причала оказалось не так просто, поскольку причальный фронт был сильно разрушен взрывом. Пробираясь пришлось буквально ползком по скользким бревнам. Добежав до катеров, я узнал, что на ходу только катер командира эскадры, но командир его без всяких раздумий доставил меня на лодку.

На подлодке я сразу же открыл лючок аварийного буя (позже на следственном эксперименте во время суда над Бегебой я не смог без больших усилий этого сделать), достал телефон и связался с людьми в 7-м отсеке. Мне быстро доложили обстановку. После этого я приказал сравнить давление в отсеках и приготовиться к эвакуации, предупредив, что выходить личный состав будет поотсечно, начиная с концевого отсека...

Первым вышел старший матрос Башмаков. Меня поразили вид его ушей: они были огромными и буквально росли на глазах. Позже он рассказал, что взрыва не слышал, но находился в тот момент между кормовыми торпедными аппаратами, его сильно и резко бросало из стороны в сторону, било о корпус аппаратов.

Уже в казарме мы начали устанавливать потери. Оказалось, в числе пропавших без вести числятся семь человек из моей команды и еще четверо только что прибывших на практику курсантов.

Причина гибели моих людей такова: после взрыва на Б-37 два отсека моей лодки отломились (они держались за счет конструкции легкого корпуса, два погонных метра которого не давали им отвалиться совсем), и оба оказались затопленными водой. Первый же отсек заполнился водой через разрушенный торпедопогрузочный люк. Кроме того, все торпедные аппараты были превращены в лепешку, и через них также поступала вода. Из трех находившихся там людей один был раздавлен торпедным аппаратом, а двое захлебнулись в воде, не успев включиться в ИДА. Трудно поверить, но сделанные из особо прочной стали торпедные аппараты были смяты, как листы обычной бумаги.

В этой катастрофе было немало случайностей, целая цепь. Расскажу об одной из них.

После проворачивания механизмов вручную мой старпом приказал начальнику РТС Виктору Артемьевичу Рощупкину подняться на мостик и обеспечить безопасность личного состава во время подъема выдвижных устройств. Он начал подниматься на мостик по вертикальному трапу и во время перехода в шлюзовую камеру вдруг почувствовал, что у него из-под ног уходит трап и одновременно заложило уши. Инстинктивно схватившись за кремальеру нижнего рубочного люка, он провалился вниз, невольно задрав этот люк, что предотвратило затопление центрального поста лодки через верхний люк, который оставался открытым. Далее, повиснув, но не удержавшись, он упал на настил так, что голова его оказалась под клапаном слива воды с настила второго отсека. Через этот клапан активно поступал хлор из аккумуляторной ямы, в которую уже поступала морская вода. Тогда, не имея возможности сделать что-либо самому, Рощупкин показал на клапан ближайшему к нему матросу, который быстро закрыл его. Эта вторая случайность спасла от отравления хлором не только личный состав 3-го отсека, но и весь экипаж.

Потом было много разговоров о силе и количестве взрывов. Одни уверяли, что был один взрыв, другие говорили, что их было два, третьи - еще больше. Так и вспоминались слова Льва Толстого о том, что никто так не врет, как очевидцы.

В справедливости этих его слов я убедился в Средиземном море на следующий год, когда после аварии на глубине 210 метров приказал написать всем объяснительные записки. Я был поражен, читая донесения об одном и том же событии в самых невероятных подробностях, которых, по моему убеждению, вовсе не было.

Думаю, и сотрудники Госавтоинспекции часто встречаются с подобными явлениями.

Долго разбирались в причинах отрыва первых двух отсеков от остального прочного корпуса. Установили, что уже после сдачи С-350 на сормовском заводе было принято решение о дополнительном креплении прочного корпуса в районе перехода с большего диаметра на меньший (это между 2-м и 3-м отсеками). Укрепить переход планировалось 32 кницями, но этого не сделали. Насколько я знаю, ни на одной лодке проекта 633 это решение так и не было выполнено.

Главком ВМФ адмирал флота С.Г. Горшков приказал причину отрыва двух отсеков оформить протоколом, и это приказание было выполнено. На мой вопрос, почему протокол составляется в одном экземпляре, он ответил: «Так надо». Документ утвердили главком и, кажется, заместитель министра судостроения. Внизу куча подписей, и последняя моя. До сих пор вижу лица погибших и этот протокол, уместившийся на одном листе бумаги, еще и место свободное осталось.

Загадка первых минут

Обстоятельства катастрофы изучала правительственная комиссия, которую возглавил главком ВМФ С.Г. Горшков. Сюда же входила большая группа ученых, которую возглавил академик А.П. Александров. Сначала они выдвинули двадцать четыре версии, с каждой основательно работали, в итоге оставили четыре и сошлись в одном: причина катастрофы в том, что происходило на борту Б-37 в считанные минуты, которые предшествовали взрыву. Но на этот вопрос точного ответа нам уже никогда не получить. Остались только версии. Наиболее вероятные таковы.

Перед походом на лодку грузили боевые торпеды. Возможно, при этом какая-то из них получила механические повреждения и затем воспламенилась в отсеке при проводимых вблизи работах с открытым огнем (сварка, паяльная лампа). Возможно, за две-три минуты до взрыва в первом отсеке по неизвестной причине возник сильный и, как принято говорить у специалистов, объемный пожар, а торпеды оказались в его эпицентре. Наконец, лодка всю ночь заряжала свои аккумуляторные батареи. Эта операция, как правило, сопровождается обильным выделением водорода. Даже при 4-процентном его наличии в воздухе замкнутого отсека образуется взрывоопасная смесь. В случае с Б-37 роковую роль могла сыграть

неправильно или ошибочно включенная вентиляция, создавшая высокую концентрацию водорода, а уже случайная искра привела к взрыву газа с последующей детонацией торпед.

В любом случае в окончательной редакции заключения члены правительственной комиссии записали наиболее вероятной причиной возникновения объемного пожара в первом отсеке за 1-1,5 минуты до взрыва. Причину смерти людей определили как результат воздействия ударной волны и отравления газообразными продуктами взрыва и пожара.

Последний путь в губу Кислая

Извлечение тел погибших подводников поручили морякам эскадры, в состав которой входила Б-37. Для этого организовали так называемую спецкоманду. Идти к мертвым в мертвые отсеки никого не заставляли, шли добровольно. Большинство подводников невозможно было опознать, иных собирали «по фрагментам», и этих ужасных картин порой не выдерживали даже врачи. По свидетельству Алексея Андреевича Пахомова, служившего в дивизионе аварийно-спасательных судов, несколько моряков после первого же спуска в корпус Б-37 впали в шоковое состояние - их больше не посылали, а тем, у кого нервы оказались покрепче, спирт выдавали без ограничений, иначе они ничего не смогли бы делать.

Большинству погибших не было и двадцати трех лет, совсем мальчишки, моряки срочной службы. Всех их предали земле на кладбище в губе Кислой, что недалеко от базы подлодок, за сопкой. Юрий Анатольевич Стирманов - бывший подводник из резервного экипажа Б-38 - свидетельствует о дне похорон, каким его запомнил на всю жизнь. Моряки несли гробы своих товарищей, и было сразу три таких скорбных и длинных процессии. Могилу вырыли экскаватором, одну на всех, братскую. На кладбище тогда собрался весь поселок, но не было там родственников погибших: всем им выслали извещения, но вызывать не стали: боялись, что обезумевших от горя людей будет слишком много.

Суд правый и неправый

А командиру Б-37 А.С. Бегебе выпало жить. Спасся он чудом: взрывом его выбросило далеко за борт лодки, на остатках сил он выплыл, его подобрала и практически без сознания отнесли на руках в госпиталь офицеры. Там капитана II ранга подлечили, чтобы, как выяснилось, командованию было кого отдать под трибунал.

Следствие шло три месяца и уложилось в шесть томов. Прежнего командующего Северным флотом, А.Т. Чабаненко, уже сняли, а новый - А.В. Касатонов - был убежден, что командира Б-37 нужно сурово наказать. Но судить, тем паче наказывать, Бегебу, как оказалось, было не за что. Ему ставили в вину «преступно-халатное отношение к исполнению обязанностей и систематическое нарушение Корабельного устава». Но лодка по праву считалась одной из лучших в эскадре, и Бегеба по преступной халатности Устава не нарушал. Обвинение считало, что он «не выполнил долг командира, самоустранился от командования», но командир Б-37 сразу же доложил о ЧП в штаб, никуда не сбежал, несколько раз пытался проникнуть в отсеки, что и подтвердили все свидетели. Тогда виновен, что не погиб? Так ведь за это не судят.

22 июня 1962 года военный трибунал Северного флота под председательством полковника юстиции Ф.Д. Титова оправдал командира подлодки Б-37. У многих присутствующих в зале офицеров это решение вызвало просто шок: все думали, что судьба Бегебы давно уже предрешена. А как оконфузились флотские политорганы, ведь офицера еще во время следствия поспешили исключить из членов КПСС, а суд его... оправдал!

По тем временам это было смелое решение суда, ведь «образцово-показательного» наказания командира погибшей подлодки желал не только командующий Северным флотом, его предписывали «оргвыводы» Министерства обороны и даже Президиума ЦК КПСС! Прокуратура флота тут же внесла протест на решение трибунала и даже «подключила» Генеральную прокуратуру. Уже на следующий день полковника Титова вызвали «на ковер» к командующему флотом, но председатель трибунала не дрогнул. Дальше больше, «дело Бегебы» по личному указанию Н. С. Хрущева запросили в ЦК КПСС. Военная коллегия Верховного суда СССР оставила приговор североморского трибунала в силе.

Но это, если рассказывать вкратце. О том, что происходило за кулисами этого случая, рассказывает генерал-майор юстиции в отставке Ф.Д. Титов. В 1962-м он возглавлял трибунал Северного флота и председательствовал на том суде.

Суд да дело. Уголовное (рассказ Ф.Д. Титова)

Первым пришел в себя и выскочил из зала военный прокурор полковник юстиции Титков. Несмотря на позднее время, он сумел организовать катер, на нем убыл в Североморск и, как выяснилось

позже, сразу доложил адмиралу Касатонову об оправдательном приговоре. На следующий день начальник канцелярии военного трибунала передал мне приказание командующего: немедленно прибыть к нему.

Я еще не успел толком доложить о своем прибытии, как адмирал, стуча кулаком по столу, набросился на меня:

- Вы что, решили Президиум ЦК учить?! Вы выбили у меня из рук рычаг, с помощью которого я хотел повернуть всю работу командиров по искоренению серьезных недостатков в службе, укрепить дисциплину! Вы что, решили быть умнее тех, кто был в госкомиссии, умнее прокуратуры флота, проводившей следствие по делу?!

Эту тираду командующий закончил тем, что заявил: такой приговор не соответствует действительности и по протесту военной прокуратуры флота будет отменен, а Бегеба все же будет осужден...

Я тоже вспыхнул и заявил:

- Что вы на меня кричите, ведь я вам в своей работе не подчинен!

Тогда Касатонов, топнув ногой, буквально закричал:

- А кому же вы подчинены?

- Я подчинен советскому правосудию!

При этом разговоре присутствовал член Военного совета Ф.Я. Сизов, который молчал, однако незаметно дергал меня за рукав тужурки, давая понять, чтобы я не слишком горячился. Собственно, на этом встреча и закончилась. Каждый остался при своем мнении.

Чувствовалось, что военный прокурор активно поработал по нагнетанию страстей вокруг приговора не только с командующим, но и с политработниками и командирами, и не только Северного флота. На следующий день со мной уже беседовал по телефону председатель Военной коллегии Верховного суда СССР генерал-лейтенант В.В. Борисоглебский, а еще через три-четыре дня последовал звонок из ЦК КПСС по поручению Н.С. Хрущева. Меня не оказалось на месте, и потому мой заместитель полковник юстиции В.П. Маслов зачитал по телефону весь текст приговора. После этого звонивший сказал:

- В документе, поступившем в ЦК от Генерального прокурора, об этом изложено несколько иначе. Пришлите нам копию приговора...

Между тем, мне предстоял отпуск, и по пути в Кисловодск, будучи проездом в Москве, я по просьбе Борисоглебского встретился с ним. От него я узнал, какой переполох поднял оправдательный приговор не только в Генеральной прокуратуре, но и

среди всей юридической общественности столицы. В головах многих не укладывалось, как военный трибунал флота осмелился принять решение об оправдании командира подлодки Б-37, несмотря на выводы Государственной комиссии, решение высшего партийного органа и министра обороны. На прощание Виктор Валерьянович крепко пожал мне руку, пожелал хорошего отдыха и заверил, что все будет рассмотрено по закону и совести...

Мой отпуск подходил к концу, и, несмотря на отличное питание, я потерял в весе несколько килограммов. И вот накануне отъезда я сидел на лавочке у спального корпуса и читал книгу. В эти минуты ко мне подошла сотрудница санатория, протянула уже распечатанную телеграмму. Когда я прочел ее, по щекам у меня невольно покатались слезы. Заметив это, женщина спросила:

- Вас судили, что ли?

- Нет, судил я...

В тексте телеграммы было: «Оправдательный приговор оставлен в силе. Рад за правосудие. Поздравляю. Маслов».

В феврале 1963 года неожиданно для всех мне было присвоено очередное воинское звание - генерал-майора юстиции, а еще через полгода был подписан приказ о назначении на должность начальника отдела Военной коллегии Верховного суда. Командующий Северным флотом В.А. Касатонов решил организовать прощальный обед. И вот когда все приглашенные собрались и встреча приобрела неформальный характер, мой сосед за столом адмирал С.М. Лобов наклонился ко мне и сказал полупшепотом:

- Всем ты, Федя, хороший парень, только вот Бегебу зря оправдал...

Владимир Афанасьевич краем уха уловил эту фразу, встал из-за стола (разумеется, и мы все повскакивали), наполнил свой бокал и сказал:

- Должен вам сообщить, что оправдательный приговор по делу Бегебы обсуждался в самой высокой инстанции страны и был признан обоснованным, правильным. Давайте еще раз поднимем тост за Федора Дмитриевича и пожелаем ему здоровья и успехов в дальнейшей службе на высоком посту по руководству работой военных трибуналов.

Так завершились споры и пересуды по поводу оправдательного приговора по делу командира подлодки Б-37.

В роли проклятой

Северодвинец Николай Георгиевич Чулков, бывший моряк-подводник, срочную службу проходил шифровальщиком на подлодке Б-116, которая, к слову, входила в состав той же бригады, что и однотипная Б-37. Он, в частности, рассказал любопытную историю, которая свидетельствует в пользу морских суеверий.

Флот в ту пору пополнялся подлодками, которые приходили на Север с Балтики после формирования на них экипажей. Так вот, по его словам, оперативно-тактический номер погибшей Б-37 присвоили другой лодке, а такое, как известно, уважаемыми моряками никогда не приветствовалось. И тут начались прямо-таки мистические дела. Уже на переходе из Лиепайи на базу в Полярный новая Б-37 столкнулась с танкером у берегов Скандинавии, но до Полярного все-таки дошла. Однако невезение продолжалось. На первых же учениях в открытом море лодку протаранил свой же эсминiec и повредил ей рубку. Тут уж за кораблем стала укрепляться репутация «проклятой» лодки, и, чтобы наконец переломить неудачный для нее ход событий, командующий флотом В.А. Касатонов, отбросив все суеверия, приказал срочно провести ремонт Б-37 и... отправить ее в дальний поход. Так и поступили. После этого флотская жизнь новой подлодки вошла, можно сказать, в нормальную колею.

Памяти А.С. Бегебы

На действующие подлодки А.С. Бегеба уже не вернулся, и здесь, думается, не обошлось без вмешательства недоброжелателей. Он служил на берегу, преподавал в Бакинском высшем военно-морском училище. И все это время носил тяжесть несправедливости на сердце.

В Николо-Богоявленском морском соборе Санкт-Петербурга на мемориальных досках увековечены имена русских подводников, погибших с момента появления в России своего подводного флота и по наши дни. Однако нет там имен тех североморцев, чьи жизни унесла катастрофа Б-37. Когда же бывший ее командир посетовал на эту несправедливость, ему ответили: так ведь они не в море погибли...

Когда рукопись этой книги готовилась к печати, из Санкт-Петербурга пришла скорбная весть: 7 декабря 2002 года скоропостижно скончался капитан I ранга Анатолий Степанович Бегеба. Похоронен командир подлодки Б-37 на Серафимовском мемориальном кладбище. Вечная ему память.

Таран атомного «Кальмара»

Новейший атомный подводный ракетоносец едва не потерпел катастрофу из-за халатности командира. Корабль и людей спасли заводские специалисты из сдаточной команды

Когда 355-й заказ швартовался к заводскому причалу, об аварии уже знало не только руководство предприятия и военной приемки. «Сарафанное радио» стремительно разносило по цехам Севмаша тревожную новость - с 355-м стряслось ЧП...

Подлодку отвели к соседям - на предприятие «Звездочка» - и здесь поставили в сухой док. Когда обнажился корпус ниже ватерлинии, глазам предстала страшная картина изувеченной носовой части корабля, а еще и следы чудовищной силы, которая изуродовала его руль. Только тогда до конца осознали: огромный подводный корабль водоизмещением 10600 тонн и три сотни человек, что были на его борту в момент аварии, находились на волосок от гибели. Ответственный сдатчик заказа В.А. Кабанов сказал потом:

- Все, кто был там, на глубине, родились на свет второй раз!

Исключительных секретов из случившегося не делали, «подписок о неразглашении» никто не давал, а потому удивительно, что об аварии сдаточного заказа 355 и по сей день в печати никто подробно не писал, хотя в «устном народном творчестве» заводчан она все же нашла свое отражение...

Инженер-механик, оператор общекорабельных систем В.А. Маркович посвятил этим событиям свое стихотворение. Строки получились, конечно, простые, без поэтических изысков, но написаны они искренне, от души. Валерия Алексеевича, как и многих в те дни, потрясло случившееся в Белом море.

*Изящной формой изумляя
Любой непосвященный глаз,
Несется на защиту мира
Советский головной заказ!*

Атомная подводная лодка (заводской номер 355) открывала новую серию отечественных подводных ракетных крейсеров 667-го проекта и в документах классифицировалась как АПЛ проекта 667БДР «Кальмар». Новый корабль создавался для несения более совершенного и мощного оружия - 16 ракет РСМ-50 комплекса Д9Р - первых советских ракет морского базирования с разделяющимися боеголовками. Габариты их пусковых установок значительно увеличились, и это отразилось на архитектурном облике подлодки: сразу же за рубкой, в районе ракетных отсеков, появился своего рода «горб» (к слову, иные флотские в своем просторечии затем так и называли бэздэры горбачами). И вот в этом самом «горбу», точнее, в пространстве его между прочным и легким корпусом, при всплытии лодки на поверхность оставалась такая огромная масса воды, что объема шпигатных устройств не хватало для ее быстрого сброса, и ракетносец в эти моменты не просто сильно, а опасно «валяло» - крен доходил до 40 градусов. Было ли это следствием инженерного просчета? Несомненно. И главный конструктор проекта С.Н. Ковалев его признал. Впрочем, предоставим слово специалисту. Вот что рассказывает ответственный сдатчик головного заказа В.А. Кабанов:

- После первых выходов в море (на заводские испытания) установили: корабль при всплытии имеет тенденцию к получению больших кренов, вплоть до аварийных. Причиной тому - развитая надстройка в районе шахт, с малым количеством шпигатов для сброса воды. И вот надо было случиться так, что я был вызван в кабинет директора завода и оказался один на один с заместителем министра Игорем Сергеевичем Белоусовым. Он меня спросил о проведении испытаний. Я в двух словах сказал, что в целом все нормально, но смущает поведение корабля при всплытии, что корабль ведет себя как веретено и может перевернуться. И вдруг в кабинет заходит главный конструктор С.Н. Ковалев. Игорь Сергеевич сразу обратился к нему: «Правду ли говорит ответственный сдатчик насчет поведения корабля?» Сергей Никитич несколько смущенно ответил: ответственный сдатчик прав. Заместитель министра был ошеломлен. Но конструктор сразу предложил устранить дефект. Следовало установить дополнительно два ряда шпи-

гатных решеток в надстройке в районе шахт и дополнительную систему продувания воздухом высокого давления через ручные клапаны. Как показала практика, все эти меры оправдались...

До выхода в море я, правда, настоял, чтобы продувание производилось не вручную, как предлагал Ковалев, а автоматически с центрального поста. Для этого провели кабель, установили пульт, включатель и запитали систему на клапаны.

Таким образом, на государственные испытания головной заказ вышел с новой системой, которая еще нигде и никогда не применялась, даже не испытывалась по прямому назначению.

Толпу большую флотоводцев

Едва вместил центральный пост

Ту головную подлодку ждали все: военным морякам такие ракетноносцы предоставляли новые возможности для решения стратегических задач, для завода их серия являла определенный этап в техническом развитии, рост объемов производства. А еще атомоход ждали в сухопутной Москве. Прежде всего потому, что лодки проекта 667БДР становились очень веским аргументом против американцев, разговор с которыми в ту пору шел на повышенных тонах.

Ждали и высокие флотские чины. Участие в испытаниях головных кораблей новых проектов являлось возможностью, порой без особых усилий, получить очередные награды, звания, должности...

На государственные испытания первого «Кальмара» пошли «крупные звезды»... Председателем госкомиссии - вице-адмирал Герой Советского Союза А.И. Сорокин, его заместителем - капитан I ранга В.П. Рыков. Командиров было двое: у основного экипажа капитан I ранга Б.П. Жуков, у резервного (второго) - капитан I ранга Дмитриев (к сожалению, установить его инициалы не удалось). От военной приемки - капитан II ранга Г.Я. Федотов. На борту находился и главный конструктор проекта, академик, Герой Социалистического Труда С.Н. Ковалев. От завода ответственным сдатчиком шел упоминавшийся уже В.А. Кабанов. Начальником испытательной партии - Г.И. Лобов.

Как сдаточный механик Григорий Давыдович Павлюк опекал свой второй заказ. На Севмаш он пришел в 1962-м, окончив Одесский институт инженеров морского флота. Спустя шесть лет - механик, в 1974-м на заказе 337 впервые стал сдаточным.

За тридцать лет своей работы на предприятии Сергей

Александрович Спирихин участвовал в строительстве и сдаче многих кораблей, в том числе и пяти головных лодок новых проектов. Судьба свела его с Павлюком именно на 337-м, потом был 355-й.

«Кабанов и Павлюк - это было безукоризненное руководство, - вспоминает он. - В коллективе их по-настоящему уважали. Вообще сдаточная команда тогда на головном БДР, подобралась отличная. Мы об этом сейчас часто вспоминаем...»

Разящей молнией подлодка

Летит стремительно вперед

Пришли в полигон. Погрузились. По программе испытаний сначала намеревались отработать спецификационные параметры полной скорости - в течение 12 часов при 100-процентной мощности реактора лодка должна была ходить на глубине 70 метров. Затем решили на той же максимальной скорости испытать гидроакустическую станцию. Но для этого требовалось погрузиться на 200 метров, и Рыков, заместитель председателя госкомиссии, дал добро.

Павлюк этого не знал, он делал обход в кормовых отсеках, когда услышал по трансляции о переходе на новую глубину. Решил узнать, почему изменили программу испытаний и поспешил в центральный.

К его приходу там сначала находились: Рыков, командиры основного и резервного экипажей Жуков и Дмитриев. За пультом вахтенного инженера-механика сидел командир БЧ-5 Чумак. Общекорабельные системы вместе с управленцем из экипажа контролировал старший инженер-оператор Ненашев.

Та самая система автоматического продувания надстройки оказалась обесточенной. Не по чьей-то небрежности, а потому что к сдаче заказчику не предъявлялась: это намечали сделать позже... Явилось ли в то мгновение предощущение беды, так называемое шестое чувство, но Павлюк решил ее включить. Приступил к делу...

Близилось время ужина. Рыков и Жуков ушли в каюту. Меж тем вот-вот предстояло «заложить петлю» и развернуть корабль на обратный курс. Однако оба старших офицера покинули центральный пост.

К этому моменту Григорий Давыдович Павлюк сумел уже запитать систему... Позднее расчеты показали: штурман пропустил точку поворота, и корабль, работавший прежним полным ходом

(24 узла - 43,2 километра в час), уже проскочил границу полигона...

До столкновения оставались секунды, когда появился вахтенный штурман и неожиданно доложил: вышли из строя приборы глубины (на самом деле лодка уже неслась впритирку ко дну, и эхолот «не отбивал» расстояние до грунта. - Прим. О.Х.). Предпринять что-либо, даже отреагировать на его слова никто не успел... Мощный глухой удар пришелся в правую скулу носовой части атомохода!

Рассказывает С.А. Спирихин (на 355-м он шел старшиной 2-го отсека):

«Я был в 5-бис отсеке. Ощущение мое: будто летишь ночью в самолете, и он вдруг вниз, начал падать! Шок! Кому не за что было схватиться, тот упал! Кто в каютах, кто в проходах. В ракетном многие шахты «обнимали». Время шло к ужину - на камбузе все разлилось. В кают-компаниях со столов все разом смело! Стаканы, тарелки, блюда - все, что могло разбиться, - вдребезги! Чай потом разливали в баночки из-под меда. Все под списание пошло... Побежал в центральный. Там уже толпа флотских начальников, наши заводские... Разбираются. Увидел Павлюка. Еще помню, во втором отсеке Ковалев жестко отчитывал Жукова - сам тому свидетель.

От шока отошли не сразу. Позже в старшинской кают-компании собрали специалистов сдаточной команды. Выступил Кабанов, мол: было касание грунта. Для полного выяснения обстоятельств идем в базу...

Приходим к пирсу, на нем мужики знакомые нам подмигивают: ну как?! И показывают кулаком себе под скулу... Выходит, уже знали, как мы врезались».

Но в трудный жизненный момент

Они на дот ложатся грудью

Или равняют дифферент.

В первое мгновение после сокрушительного удара подводный корабль отбросило влево, во второе - крен и дифферент на корму начал стремительно нарастать.

Первая реакция вахтенных была верной.

Стоп турбины! Продуть средние! - отдал приказ Чумак.

По этой команде воздух высокого давления стал заполнять балластные цистерны в средней части лодки. Но дифферент продолжал расти! «Корма проваливалась», как принято говорить у подводников. Последовали удары о грунт пером руля. Когда его затем

осматривали в доке «Звездочки», насчитали семь крепких отметин. Следовательно, и ударов, правда, меньшей силы, чем первый, было тоже семь.

За жизнь трех команд и корабля в центральном бились трое: Павлюк, Ненашев и Чумак. Чтобы дать воздух в надстройку, Павлюку пришлось рвать пломбу... Требуется пояснить: включатели систем, применяемых в аварийных ситуациях, в обычных условиях на кораблях защищаются кожухами под пломбами. Так было и здесь. Решали секунды, и Павлюк рвал проволоку голыми руками! Сдернул кожух, повернул рукоятку!

- «Пузырь» в корму!

Со второй командой Чумак ошибся. Потому что по этому приказу воздух подается лишь в одну из нескольких кормовых цистерн, и в той драматической ситуации его объем ничего бы не дал, и Павлюк мгновенно перебил:

- Продуть всю кормовую группу!

Ненашев выполнил ее... Теперь вся мощь воздуха высокого давления, сжатого в теле корабля до 400 атмосфер, выталкивала воду из всех средних, кормовых цистерн и впервые в практике подплава - из надстройки корабля!

Вот только тогда лодка окончательно пересилила тяжкие объятия глубины. Но от дифферента Павлюк и Ненашев избавили ее, когда она оказалась на глубине около 100 метров... По всем характеристикам подплава, ракетносец ринулся вверх стремительно. Очевидцы рассказывают: от резкого перепада температуры трубы системы ВВД покрылись инеем. От момента удара о скалу и до тех мгновений, когда корабль, сбросив с себя последние тонны воды, закачался на поверхности моря, прошло около... двух минут! Командиры, заводские ответственные сбегались в центральный отсек...

В тот день, когда большинство обстоятельств аварии стали мне известны, я не мог отделаться от навязчивых мыслей: что было бы, если б Павлюк замешкался где-нибудь по пути из кормовых отсеков в центральный? Если бы не успел включить систему продувания надстройки? Если бы ошибся с командами?

Говорить о героизме у меня не получается. Наверное, еще и потому, что о случившемся сам Григорий Давыдович рассказал очень обыденно. Потом, уже задним умом, я отметил: иной бы на его месте... Но Павлюк оказался не из того хвастливого десятка.

Чего тогда в его действиях было больше - хладнокровия или

мастерства? Очевидно, того и другого оказалось как раз в той мере, что позволила спасти людей и корабль.

Еще я думал о том, какой надежностью наделил свое детище конструктор С.Н. Ковалев, как отменно потрудились северодвинские сварщики, сборщики, монтажники, если после стольких мощных ударов на 200-метровой глубине уже в следующем, 1977-м головной «Кальмар» (на флоте он получил оперативно-тактический номер К-441) интенсивно использовался для испытаний нового оружия: вел ракетные стрельбы, а затем, по крайней мере еще 15 лет, отходил в глубинах автономок, всякий раз подвергаясь испытаниям океана. Корабль выдержал!

А что же офицеры? Командир капитан I ранга Б.П. Жуков оказался в глубочайшем шоке. Появившись в центральном, он, по свидетельству очевидцев, абсолютно не владел ситуацией, начал отдавать совершенно несуразные команды, не понимая даже того, что лодка уже на поверхности и ей ничего не угрожает. Те команды его, разумеется, выполнены не были, и опытный в прошлом подводник тогда не справился с нервами: рыдал, стоя посреди заполненного людьми центрального поста.

В замешательстве были и вице-адмирал А.И. Сорокин, и его заместитель капитан I ранга В.П. Рыков. «По-штатному» отработал только командир БЧ-5 капитан II ранга А.И. Чумак, допустил, правда, одну ошибку с командой «Пузырь в корму!», но Павлюк ее мгновенно исправил...

Первым из начальства, как вспоминают, от стресса отошел С.Н. Ковалев. Будучи человеком аналитического ума, рассудительным, он не растрачивал свои эмоции, а уже в первые минуты после всплытия «прокрутил» ситуацию с точки зрения конструктора. Спустя время Сергей Никитич определил произошедшее так: «аварийное всплытие с предельных глубин на предельной скорости». В подплаве еще сказали бы: «на одной надстройке вытащить АПЛ с глубины под перископ».

Забегая вперед, скажу, что спустя месяц, когда прерванные испытания возобновили, аварийное всплытие «Кальмара» повторяли по его требованию, чтобы подобное вошло в практику подводников. Конечно, как исключительная мера. Но проект корабля теперь ее как бы предполагал.

Чья же вина в ЧП, которое едва не завершилось катастрофой? Об этом мы говорили с известным на флоте офицером капитаном I ранга Н.А. Тушиным. У Николая Алексеевича неоспори-

мый авторитет не просто подводника, а испытателя новейших субмарин.

«Штурман пропустил точку поворота? - переспросил Николай Алексеевич, подумал и добавил: - Нет, это следствие. Причина в другом: командир лодки Жуков допустил грубейшую ошибку, даже халатность. В той ситуации он обязан был проконтролировать штурмана, тем более что его взяли из другого экипажа. С итогами расследования той аварии, помню, на флоте познакомили всех командиров лодок в обязательном порядке. Так сказать, в назидание, как нельзя поступать командиру. Если честно, Жукова от наказания тогда спасла запись в журнале: «Сдал вахту Дмитриеву». Вот он и стал козлом отпущения».

Действительно, после скандального разбирательства капитана I ранга Дмитриева в звании не понизили, но с атомного корабля списали, отправили дослуживать на Ладожское озеро, в резервное соединение небольших дизельных лодок очень неудачного проекта А-615, прозванных за бесконечные взрывы и пожары зажигалками. Говорят, там, в «ладожской ссылке», Дмитриев и умер в начале девяностых.

Из бездны вод...

Назло агрессорам

Всплывает «пароход»!

Москва тогда сказала: кровь из носа, но чтобы головной БДР сдать в 1976-м! Чтобы он мог «отстреляться» новыми ракетами Макеева по полной программе в 77-м.

В Северодвинске по-военно-морскому ответили: есть! На «Звездочку», где в доке стоял 355-й, заводчане отбуксировали свой дебаркадер и ломили там напропалую - круглосуточно!

В корме практически сменили всю рулевую группу - баллер руля (это 400-миллиметровое железо тогда на глубине погнуло ударами). В носовой части кроме замены корпусных конструкций пришлось всерьез повозиться с гидроакустической станцией. Проще - полностью заменили.

С деньгами никто тогда не считался. Какой там бюджет? Все внушительные затраты по ремонту Москва списала «на усиленную эксплуатацию».

Рассказывает В.А. Кабанов:

Никто не мог поверить, что те дефекты и поломки, которые были обнаружены, будут устранены за месяц. В кулуарах министерства

и заводоуправления предполагали, что работы хватит не менее чем на полгода, хотя вслух об этом никто не говорил. Но мы работали круглосуточно. И за последующие два месяца, ноябрь и декабрь, сделали огромную работу по испытанию оружия, с проведением всех стрельб.

В общем, трудовая ударная битва была жаркой, но 355-й сдали-таки в декабре. Ну а потом награды, премии и все остальное...

Народ советский

Коль придет пора,

Героя сразу выдаст на-гора!

Герой нашелся...

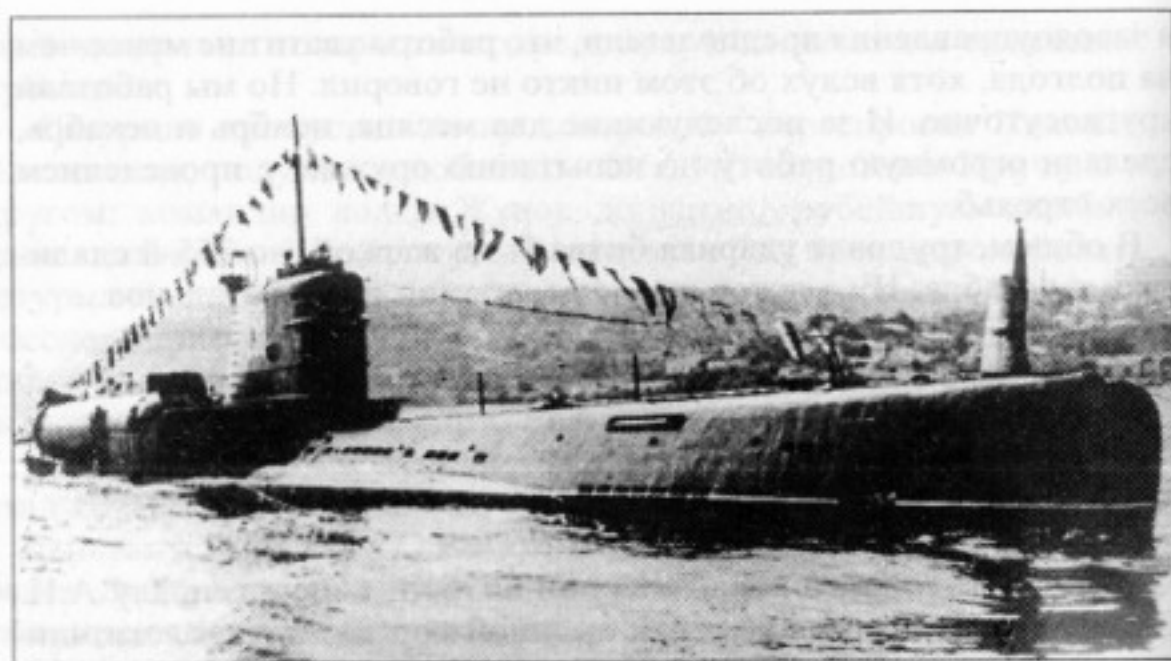
За сдачу головного корабля серии 667БДР вице-адмиралу А.И. Сорокину от главкома вручили именной кортик, его заместителю капитану I ранга В.П. Рыкову - орден, командиру основного экипажа лодки капитану I ранга Б.П. Жукову - тоже орден, правда, не боевой, а Октябрьской Революции. Но тоже получил...

Как говорится, награды нашли героев. Но, как в нашей матушке-России водилось и водится по сей день, нашли не всех... А конкретно - забыли о том, что в роковые минуты штурманской ошибки и командирской халатности лодку и триста человек с глубины вытащили заводчане - Григорий Давыдович Павлюк и Александр Васильевич Ненашев. Правда, по приходе на завод С.Н. Ковалев написал письмо на имя его генерального директора Г.Л. Просянкина о том, что в критической ситуации Павлюк и Ненашев не растерялись и спасли лодку. Академик просил их поощрить.

...Наград не дали. Поощрили выплатой премии величиной... в оклад! А потом все забылось.

За более чем 57-летнюю историю Севмашпредприятие сдало нашему флоту сотни больших и малых заказов - надводных и подводных кораблей, судов, плавсредств. И все они без исключения проходили испытания. Это самый ответственный и сложный этап. А еще сопряженный с опасностью, ведь сдаточная команда заставляет новую, еще не притертую технику работать в режимах, близких к экстремальным.

За все 57 лет при испытаниях северодвинских кораблей погиб лишь один рабочий - Афанасий Полозков: в 50-е, когда сдавали одну из дизельных подлодок 611 проекта, в штормовом море его смыло за борт. Больше жертв не было.



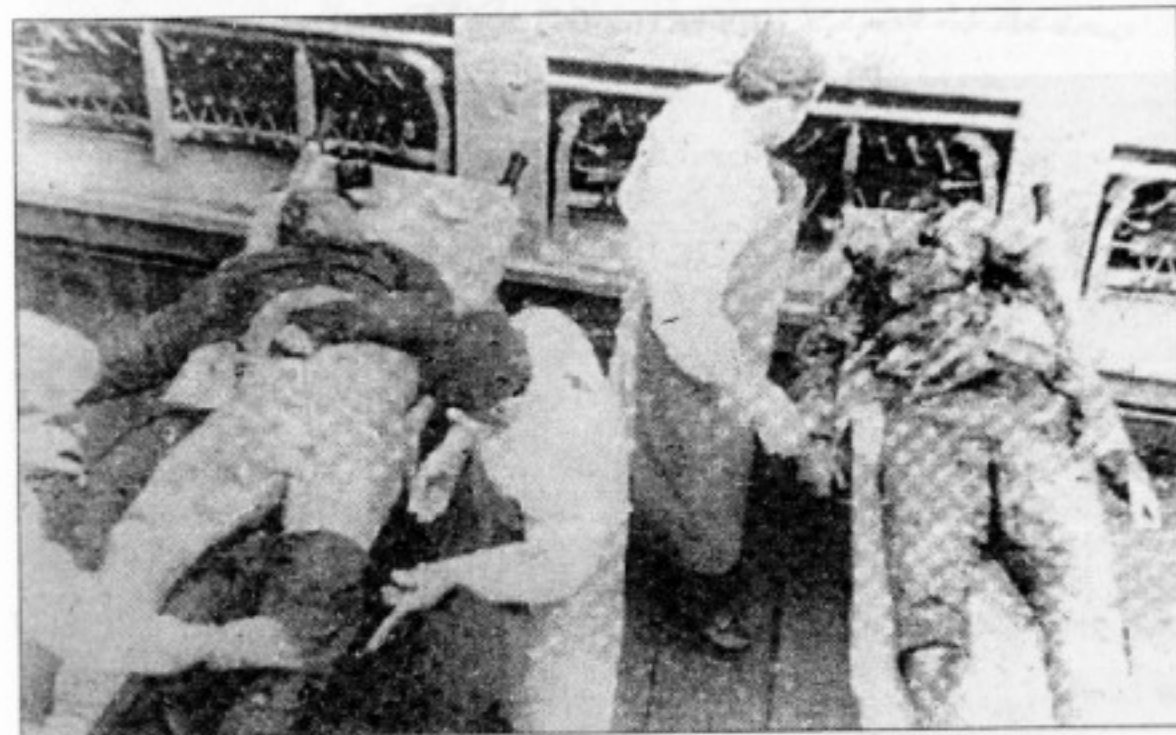
**Подлодка проекта 644
(«Twin Cylinder»)**



**Уникальный спасатель
«Карпаты»
-178-**



**Подлодка С-80
на зимовке у цеха №42**



**Патологоанатомы
на палубе СДК
-179-**



Подлодки
проектов 641 и 633



АПЛ проекта 667 БДР
(«Кальмар»)
-180-

5701/390
17/1-76.

Кому: 40
С.Н. Ковалев
Директор Севмашпредприятия
17/1-76

Т.К. Павлов
17/1-76

Уважаемый тов. Просветский Г.П.

Считаю необходимым сообщить
о том, что во время
проведения испытаний, возникшей
11 сентября 1976 г. при проведении
3-го этапа испытаний на участке
строителя Кабанова катастрофи-
ческое развитие событий
было предотвращено благодаря
искусственным и исключительным
правильным действиям
сдаточного механика Павлова Г.Д.
и оператора Некашева А.В.

Прошу Вас о соответствующем
поощрении указанных
работников СМП

Главный конструктор
С.Н. Ковалев
17/1-76.

Письмо С.Н. Ковалева
руководству Севмаша

Рассказы Полярного круга

Двое со шхуны «Maud»

Загадку трагического перехода на Диксон двух сподвижников Руала Амундсена Арктика хранит и по сей день

История полярных походов и мореплаваний знает немало драм и трагедий. Одна из них увековечена двумя памятниками на Диксоне. Мне довелось побывать здесь не однажды, и всякий раз крест и гранитный знак на скалистом берегу пролива Превен заставляли размышлять о случившемся на шхуне «Maud».

В июле 1917 года на верфи близ норвежской столицы на воду было спущено новое судно, которое нарекли «Maud». Построенная по заказу и на деньги арктического исследователя Руала Амундсена, шхуна по водоизмещению почти вдвое превосходила нансеновский «Fram», унаследовала его яйцеобразную форму корпуса, способного выдержать сильные сжатия льдов. Парусное вооружение корабля дополнялось двигателем высокой по тем временам мощности - 240 лошадиных сил.

Цель - сердце Арктики

Плавание предстояло сложное и длительное, даже по меркам сегодняшнего дня: не только пройти Северным морским путем с запада на восток, но и, сознательно подчинившись воле льдов, дрейфовать в широтах Центральной Арктики. Забегая вперед, скажу, что экспедиция на «Maud» продолжалась шесть (!) лет. В составе экипажа на шхуне, помимо уже известного Руала Амундсена, покорителя Южного полюса и Северо-Западного Канадского

прохода, были еще 8 человек. Экспедиция являлась крайне мало-численной. Однако Амундсен принципиально не брал на борт много людей. Он исходил из расчета, что в коллективе все и каждый должны быть загружены работой, и по возможности разнообразной. В этом он видел одно из действенных средств борьбы с психологической депрессией, которая, как известно, погубила не одну экспедицию в безлюдных районах планеты. Четверо из восьми уже участвовали в предыдущих скитаниях Амундсена. На борту был единственный научный сотрудник, тогда еще молодой Харальд Свердруп, впоследствии ставший одним из самых известных ученых Норвегии. К слову, именно ему пришлось выполнять самые разнообразные обязанности - лаборанта, метеоролога, океанографа и... кока.

24 июня 1918 года шхуна вышла в море. Ровно через месяц «Maud» вошла в пролив Югорский Шар. Здесь к экспедиции присоединился Геннадий Олонкин - русский радиотелеграфист местной полярной станции. Плавание продолжилось. Опасения, что в восточной части Карского моря встретятся сплоченные льды, не оправдались, и уже 9 сентября шхуна миновала мыс Челюскина, благополучно оказавшись в дальней Арктике. Первая часть плана была выполнена. Остановившись 13 сентября у побережья Таймыра, экспедиция зазимовала.

Во время первой зимовки исследования велись на относительно небольшом отдалении от судна. Амундсен ограничился лишь санным походом на близлежащие острова Малый Таймыр и Старокадомского. Это удивляет, ведь уже было известно об открытии русскими Северной Земли, но здесь обычно легкий на подъем Амундсен не стал искушать судьбу, хотя преодолеть-то нужно было 50-55 километров. 12 сентября 1919 года льды освободили шхуну. В этот же день двое из экипажа - матросы Пауль Кнудсен и Петер Тессем - покинули корабль и направились на юго-запад, к острову Диксон.

Полярная драма. Первый акт

Причины их ухода до сих пор не ясны. Существующие объяснения спутников и очевидцев противоречивы. Первоначально Амундсен ссылаясь на то, что Тессему в сопровождении более опытного Кнудсена было поручено доставить почту экспедиции на Диксон, где располагались русская фактория, полярная станция, радиоцентр и гавань, куда заходили корабли. С почтой главным образом

передавались научные материалы, собранные за время первой зимовки. Однако вся эта информация, как было очевидно уже тогда и подтвердилось позже, не могла устареть во время дрейфа «Maud». Не было и необходимости срочно переправлять ее в Норвегию: там ее никто не ждал. Может быть, имелись какие-то иные и неотложные сообщения? Нет. Ничего необычного во время той зимовки не произошло. Планы остались прежними.

В автобиографической книге «Моя жизнь», которая вышла много позже экспедиции на «Maud», Амундсен уже пишет иное: Тессем постоянно жаловался на нездоровье, головные боли, слабость и бессонницу, неоднократно просил отправить его обратно в Норвегию. Амундсен якобы уступил его просьбам. Был ли он уверен в благополучном исходе? Да. Во-первых, к этому времени «Maud» находилась в 800-900 километрах от Диксона - на расстоянии, реальном для пешего арктического перехода по суше. К тому же сопровождающему Кнудсену был относительно знаком предполагаемый маршрут. В 1915 году он участвовал в плавании норвежского барка «Eclipse» под командой Отто Свердруп к Таймыру и даже ходил по льдам к зимующим здесь пароходам русской экспедиции Б.А. Вилькицкого. Наконец, по пути следования Тессема и Кнудсена имелись склады продовольствия. Их местонахождение путники знали. Иными словами, ту попытку достичь обитаемых мест нельзя назвать безрассудной.

«Maud» направилась морем на восток, а два норвежских моряка по льдам двинулись на юго-запад, к берегу. Им было суждено никогда не встретиться со своими соотечественниками.

В 1920 году, когда шхуна достигла чукотских берегов, ни Кнудсена, ни Тессема уже не было в живых. Через русскую радиостанцию в Анадыре Амундсен связался с Норвегией и сообщил, что двое из его экспедиции должны были прийти на Диксон, но так и не появились на нем. Обеспокоенное правительство Норвегии организовало поиски. К Таймыру вышло парусно-моторное судно «Heimen». На нем в конце августа капитан Якобсен обследовал побережье на север до мыса Вильда. Дальше норвежцы пройти не смогли из-за льдов, вернулись на Диксон и здесь зазимовали. Одновременно правительство Норвегии обратилось в Москву с просьбой об организации сухопутной поисковой экспедиции, и такая была создана. От норвежцев в нее вошли капитан Якобсен и переводчик Карлсен, с русской стороны - Никифор Алексеевич Бегичев и его товарищи.

Бегичев был опытным, испытанным полярником. Он участвовал в русской экспедиции Э.В. Толля, с 1906 года постоянно жил на Таймыре и организовывал здесь промысловые и спасательные экспедиции, сам сделал несколько важных географических открытий. По его плану несколько поисковых групп должны были передвигаться вдоль берега, где заблаговременно были разбиты промежуточные лагеря. Так и сделали.

Следы трагедии

На Диксоне поисковики появились уже в 1921-м. Сам Бегичев с норвежцами двинулся к мысу Вильда. Здесь на пустынном берегу под каменным гурьем в жестянке из-под консервов они обнаружили записку Кнудсена и Тессема, датированную 18 ноября 1919 года. Из нее следовало, что путники находятся в хорошем состоянии и намереваются идти к Диксону, имея продовольствия на двадцать дней. Далее поиски велись еще более скрупулезно. 2 августа были обнаружены норвежские санки, на следующие сутки у мыса Стерлегова - нарта, и, наконец, 14 августа у мыса Приметного Бегичев с товарищами наткнулся на первую страшную находку. В большом кострище на берегу лежали обугленные человеческие кости, череп, вокруг в беспорядке были разбросаны гильзы от патронов, сломанный нож, множество мелких вещей, по которым Бегичев установил, что здесь был сожжен труп одного из ушедших моряков «Maud».

Останки предали земле и на месте захоронения поставили крест из плавника. Дальше началась непогода, стали гибнуть олени. Поиски прекратили.

«Heimen» вернулся в Норвегию, и дальнейшие поиски шли уже по инициативе существовавшего тогда Комитета Северного пути. На берегу реки Зеледеева (примерно 80 верст от Диксона) русские полярники нашли различные предметы исчезнувших путников: теодолит, посуду, аптечку, белье и почту, зашитую в два пакета из непромокаемой ткани (примерно по 9 килограммов каждый) - ту самую почту, что отправлял Амундсен. Еще ближе к Диксону, у реки Убойной, - новые находки: две пары норвежских лыж и обрывки спального мешка. И уже в трех (!) километрах от Диксона совершенно случайно Бегичев обнаружил в глубокой расщелине скелет человека в полуистлевшей одежде. В кармане вязаного жилета лежали золотые часы, на внутренней стороне которых было выгравировано имя Тессема. Другие предметы, в том числе

обручальное кольцо, охотничий нож, подтверждали, что погибший - матрос со шхуны «Maud» Петер Тессем. Тогда же заключили: значит, погибший у мыса Приметного - Пауль Кнудсен.

Загадки на берегу

Каждый раз, бывая близ места гибели Тессема, меряя шагами скалистый отлог, я ловил себя на одной и той же мысли: поднимись норвежец на берег, пройди, проползи всего-то восемь или десять метров, наверняка бы заметил он либо постройки, либо огни русской станции, ведь здесь ничто не закрывает обзор, все видно как на ладони! Случилось же так, что не суждено ему было преодолеть тот последний подъем.

Предположений о причинах гибели Кнудсена и Тессема несколько, но ни одно из них не находит достаточных подтверждений, чтобы признать его единственно верным.

Спустя почти два месяца после выхода со шхуны, как свидетельствует записка, обнаруженная Бегичевым на мысе Вильда, путники находились в хорошем состоянии, при провизии и намеревались достичь Диксона. Однако и без того тяжелый путь, штормовые ветры, сильные морозы подорвали силы и здоровье путников. Некоторые исследователи предполагают также, что у Кнудсена случилась травма, а что может быть хуже в той ситуации?!

Что же тогда произошло на следующей их стоянке, у мыса Приметного? Подробно составленное Бегичевым описание места гибели Кнудсена и обнаруженные там предметы не исключали признаков борьбы и насильственной смерти одного из моряков. Быть может, им пришлось обороняться от внезапного нападения белого медведя? А может, это была развязка тяжелой ссоры, не столь уж редкой в подобных переходах.

Но вернемся к первой зимовке «Maud». Серьезных оснований для ухода моряков со шхуны вроде бы и не было. Более того, они противоречивы даже со слов самого Амундсена. К тому же, стоит задуматься, насколько серьезна потеря командой сразу двух человек? Отныне и в без того маленьком экипаже кому-то предстояло выполнять работу отсутствующих. А ведь все только-только началось!

Известно, Амундсен отличался щепетильностью при подготовке экспедиций. Залог их успеха он видел в четком, продуманном плане, в тщательном подборе снаряжения. Мы знаем, что и по многим вопросам «полярного быта» он, как правило, держал совет

со специалистами. Аномалии человеческой психики в условиях длительных плаваний во льдах, безусловно, были ему известны. Но вряд ли даже такой знаток Арктики, как он, психологическую несовместимость между отдельными членами экипажа мог предвидеть еще на суше, тем паче - прогнозировать ее развитие.

Полагают, Петер Тессем - новичок команды, как раз и оказался не готовым к длительной экспедиции, а его угнетенное душевное состояние усиливалось еще и нездоровьем. К чему оно могло привести со временем, опытный Амундсен догадывался. Тогда почему он не упоминает об этом ни в судовом журнале, ни в поздних воспоминаниях? Думается, «выдавать» слабость духа своего товарища по экспедиции Амундсен не стал из свойственного ему благородства. В истории арктических экспедиций случай не редкий. Читая дневники великих полярных странников: Илайша Кента Кейна, Уильяма Парри, Пауля Хегманна, Джорджа Де-Лонга, я всегда восхищался высокой нравственностью их авторов. Что бы ни случилось - ни слова упрека своим товарищам! Или драма на «Святой Анне». Даже такие «заклятые враги», как Г.Л. Брусилов и В.А. Альбанов, стремились, чтобы их жестокая личная неприязнь не распространялась на других. Ни погибший Брусилов в судовом журнале, ни выживший Альбанов в воспоминаниях не позволили упрекнуть в малодушии, унижить друг друга.

Решение отправить Тессема на берег в сопровождении Кнудсена далось Амундсену нелегко, ведь терялось очень многое. Но из двух зол, как известно, выбирают меньшее. Отправка почты была лишь удачным предлогом.

Через шесть лет после выхода из Христиании шхуна «Maud» завершила плавание у Аляски. Без Тессема, Кнудсена и... самого Амундсена, который прервал свою экспедицию по состоянию здоровья и передал командование Харальду Свердрупу. Многое в драме двух погибших норвежцев так и осталось неизвестным. И вряд ли когда-либо мы узнаем все ее подробности. Негостеприимная Арктика умеет хранить свои тайны.

На берегу, где были обнаружены останки Тессема, в 1924-м экипаж норвежского судна «Veslekari» установил деревянный крест. Он высится над берегом и по сей день, правда, сейчас здесь уже территория материковой части поселка. Позже в стороне от креста появилась гранитная глыба с памятной надписью на плите.

Сомнения историка Рихтера

Однако спустя едва ли не шестьдесят лет после того, как случилась эта трагедия, так взволновавшая Арктику в начале двадцатых годов, история с погибшими моряками со шхуны «Maud» получила неожиданное продолжение. Дело в том, что один из норвежских историков - С. Рихтер - выразил серьезные сомнения в том, что вблизи от Диксона погиб именно Тессем. На основе собственных данных он утверждал, что под крестом покоится прах Кнудсена, а Тессем погиб много раньше, еще на переходе. Понадобилось особое исследование останков, которое проводилось ведущими специалистами прокуратуры СССР и Научно-исследовательского института судебной медицины. Его результаты вернули все «на круги своя» - в четырех километрах от русской полярной станции смерть настигла Петра Тессема.

Однако на том загадки не кончились. Благодаря более поздним исследованиям, а также новым находкам, в России неожиданно родилась новая гипотеза - у мыса Приметного на Таймыре, где, как считается, погиб Пауль Кнудсен, на самом деле... останавливались люди русской экспедиции Владимира Русанова, которые пытались достичь обжитых мест после катастрофы своего судна, парусно-моторного бота «Геркулес». Так что трагедии русской и норвежской экспедиций продолжают озадачивать исследователей и сегодня.

Но вот на что обращает внимание почти каждый, кто соприкасался с загадочной темой «Тессема - Кнудсена», - есть что-то мистическое в том, что последовало дальше, ведь впоследствии трагический жребий выпал и на судьбы других главных действующих лиц этой истории. Невозможно отмежеваться от впечатления, будто некая злая сила, рок преследовали их, пытаясь отомстить за дерзость и раскрытые тайны Ледовитого океана.

Однажды в арктическом рейсе я познакомился с многоопытным капитаном. Был он уже в возрасте и три четверти своей профессиональной карьеры провел на Севморпути. Будучи человеком начитанным, разносторонних познаний, он и к истории питал особый интерес. Капитан соглашался со мной в том, что именно в Арктике XX века более, чем где-либо, происходило неразгаданных явлений, но объяснение тому как большой практик и знаток Заполярья находил в исключительно слабой изученности Ледовитого океана и малой обитаемости его берегов. Единственный раз он «сделал исключение» и развел руками, когда речь зашла о событиях вокруг

той экспедиции на «Maud» - «Действительно, в этой истории слишком много загадок и совпадений. Будь я писателем-мистиком, обязательно бы взял за основу этот сюжет»

Жестокий поворот судьбы

В 1927 году при невыясненных обстоятельствах на зимовке умер Н.А. Бегичев, который, безусловно, являлся главным следопытом в нашей истории. Надо сказать, заслуги Никифора Алексеевича были по достоинству оценены норвежцами. Они наградили его золотыми часами с памятной надписью: «Господину Бегичеву от правительства Королевства Норвегии».

После завершения поисков Никифор Алексеевич вернулся к основной своей деятельности. В 1925 году он организовал промысловую артель, первую на Таймырском Севере, и назвал ее «Белый медведь». В августе 1926 года артельщики прибыли на мыс Входной, что расположен в устье реки Пясины. Однако промысел сложился неудачно. Начался голод, хуже того, между промысловиками возникли серьезные разногласия: они спорили, как поступить дальше. Потом пожаловал недуг - цингой заболели даже самые сильные и выносливые - Н. А. Бегичев и его друг Л. И. Зырянов. Посланный на Диксон за продуктами артельщик опоздал на сутки. 22 мая 1927 года Никифор Алексеевич Бегичев умер. Он погиб первым, несмотря на то, что был самым опытным и физически крепким из всех, за что, к слову, и получил у долган прозвище - Улахан Анцыфор - большой Никифор.

Признаться, именно это странное обстоятельство послужило поводом для сомнений. Некоторые исследователи были склонны считать, что настоящей причиной смерти Бегичева могла стать не его тяжелая болезнь, а какие-то обстоятельства тяжелой ссоры, возникшей между зимовщиками.

Первоначально его похоронили здесь же, на мысе Входном, позже останки перевезли на Диксон. В 1964 году в материковой части поселка Бегичеву поставили памятник.

Последующие события тяжело отразились на жизни Николая Николаевича Урванцева, главного товарища и спутника Н.А. Бегичева в поисках норвежцев. Хотя поначалу ничто не предвещало жестокого поворота в судьбе этого знаменитого исследователя Советской Арктики. В 1930-1932 гг. он совместно с Г.А. Ушаковым провел первое геологическое исследование архипелага Северная Земля, еще через год возглавил Ленско-Хатангскую экспедицию

на пароходе «Товарищ Сталин», а затем и большую комплексную геологическую экспедицию на Таймыре. В ходе ее в 1934-м он совместно с геодезистом А.В. Теологовым совершил первый длительный поход на вездеходах вдоль всего северного побережья Таймырского полуострова.

В известный период сталинских репрессий по ложному обвинению Николай Николаевич был осужден на 15 лет лишения свободы, отсидел 2 года и был освобожден. Затем последовал новый навет, его вновь арестовали и осудили уже на 8 лет заключения. По горькой иронии судьбы Н.Н. Урванцев - один из открывателей крупнейшего в мире Норильского месторождения медно-никелевых руд - отбывал срок в зонах Норильсклага.

Последний полет «Latam»

Руководитель экспедиции на шхуне «Maud», великий путешественник Руал Амундсен, так же, как и П. Тессем, П. Кнудсен и Н.А. Бегичев, погиб при таинственных обстоятельствах, когда 18 июня 1928 года вылетел из Тромсе на поиски исчезнувшей воздушной экспедиции итальянца У. Нобиле.

Ранее они были знакомы: генерал Нобиле и Амундсен даже участвовали в совместной экспедиции на дирижабле «Норвегия» в 1926 году. Позже отношения между ними внезапно разладились, даже переросли во враждебные. Но решение участвовать в спасении экспедиции итальянца Амундсен принял без промедления. В советско-итальянском фильме «Красная палатка» этот эпизод показан иначе. Отнесем его к тому множеству «неточностей», которыми грешит эта красивая и очень лиричная кинолента об Арктике.

Экипаж крупного гидросамолета «Latam-47» состоял из норвежцев и французов. В его составе Амундсен вылетел в неизвестном направлении. Надо сказать, он тщательно скрывал свои намерения. Об избранном маршруте никого не информировал, что впоследствии чрезвычайно осложнило поиски. Не оставил Амундсен и записей, с журналистами был подчеркнуто холоден и сдержан. Норвежец будто заранее готовился к трагедии - продал свое имущество, расплатился с кредиторами. Очевидцы утверждают, что в последний полет всегда предупредительный и педантичный Амундсен не взял даже аварийного пайка, лишь несколько бутербродов.

Через час и сорок минут после вылета связь с самолетом прервалась. Позже, уже в конце августа, в штормовом Баренцевом море, у маяка Торсвог, рыбаки выловили несколько плававших на повер-

хности моря предметов. 1 сентября адмирал норвежских ВМС Герр опознал в одном из них пробитый шасси-поплавок «Latam».

«Несчастье с Руалом Амундсеном могло случиться или в тот момент, когда прекратились радиосигналы с борта самолета, то есть через два часа после старта, иначе говоря, в районе Медвежьего острова, - рассуждал крупный советский ученый-полярник Р.Л. Самойлович, - или же, если Амундсен благополучно пролетел дальше, его нужно искать где-либо на северо-востоке от Северо-Восточной Земли, куда могла быть занесена третья группа итальянцев с оболочкой дирижабля. В таком случае Амундсен мог потерпеть аварию при посадке на лед».

В районы предполагаемой гибели гидросамолета срочно направились десятки норвежских промысловых судов, экспедиционное судно «Michael Sars», крейсера - норвежский «Torenskjold» и французский «Strasbourg». Поиски оказались бесплодными.

Норвегия долго отказывалась поверить в гибель своего национального героя. Смерть Амундсена официально признали только через шесть месяцев после исчезновения гидросамолета. Страна почтила его память двухминутным молчанием. Легендарную жизнь увенчала смерть, достойная легенды. Генерал Нобиле - известный оппонент Амундсена, узнав о гибели норвежца, нашел в себе мужество вслух произнести: «Он победил меня».

Вместе с Амундсеном в том полете погибли: командир самолета пилот Рене Гильбо, второй пилот Альбер Де-Кювервиль, радист Эмиль Валетт, механики Гильберт Брази и Лейф Дитрихсен. Последний, к слову, был участником нескольких норвежских экспедиций в Арктику.

Знак живым?

Диксон. Август 1989 года. Пик полярного лета, но на бледно-рыжих спинах диксонских островов вечный снег отбеливает северные склоны. С запада студеной ветер гонит злую зеленую волну. После долгих дней штормовой непогоды в разрывах стремительных облаков мелькает солнце, и время от времени залив Превен заполняется слепящим серебром. Мы идем к материку на небольшом пассажирском катерке «Вега», который курсирует между причалами местной гавани. Я прошу рулевого «подвернуть вправо», чтобы посмотреть, как выглядит крест «Veslekari» с воды. Катер ложится вправо, и минут

через десять из-за дамбы морского порта начинает открываться невысокий черствый берег с бурыми пятнами мхов. Напряженно вглядываемся, но нужных нам очертаний не видно, все слилось с каменной россыпью на склоне. - «Подойдем ближе?» - «Нельзя», - отвечает рулевой и тотчас же сбрасывает обороты двигателя. В этот момент из-под угрюмой полосы низкого облачного фронта снова выкатывается солнце. Все окрест мгновенно преображается, оживает. Вертикальный столб яркой радуги устремляется ввысь, и мы видим, что исходит она как раз из того места, что мы пытались отыскать. Крест «Veslekari» на берегу предстает взору в совершенно фантастическом ореоле. В этом есть нечто мистическое, призрачное, одновременно пугающее и торжественное.

«И часто тут у вас такое?» - спрашиваю моряков, но те, замороженные видением, молчат. В Арктике мне довелось увидеть немало удивительных полярных сияний, зарниц, миражей, прочих «оптических явлений», но такое было впервые.

Быть может, это был неразгаданный знак нам, живым?

Легенда по имени «Черный туман»

Для шотландских китобоев этот барк был рядовым тружеником, а для архангельских моряков стал одним из последних парусников

На карте русской Арктики отыщется немало старинных имен, угорских, скандинавских, поморских или же иных корней. Таких, к слову, большинство. Но есть и те, что сразу же обращают на себя внимание, скажем так, сугубо западноевропейским звучанием. Бухта Эклипс на побережье Таймыра - одно из них. Много лет назад я случайно «наткнулся» на ее обозначение, когда разглядывал карту на штурманском столе ледокола, и заинтересо-

вался, откуда в дальнюю даль русского Заполярья явилось это английское слово. Мне ответили, что бухта якобы названа в память о зимовке здесь корабля с именем «Eclipse».

В переводе на русский «eclipse» означает «затмение». Правда, иные историки и моряки делали свой, достаточно вольный перевод, но звучал он, несомненно, поэтичнее - «Черный туман». И вот этот поэтический образ в сочетании с неким реальным кораблем-странником Ледовитого океана буквально заморозил меня. В ту пору я был еще далек от арктической летописи, и надпись «Eclipse» на фальшборте мне ни о чем не говорила, но тогда же возникло нечто схожее с предчувствием - у корабля с этим именем должна быть особенная история. Так оно и вышло, и чем глубже я пытался проникнуть в нее, тем больше она захватывала, открывая все новые имена и события.

Трехмачтовый барк-китобоец родился в 1867-м на верфи Абердина, где мастера фирмы «A. Hall Co» строили крепкие парусники для тех, кто еще в девятнадцатом веке промышлял за 65-й параллелью северных морей. А потому имел барк дубовую обшивку корпуса, форштевень из кованого металла и сильную по тем временам паровую машину. По свидетельству Британского Музея мореплавания, в этой серии китобойцев было построено несколько десятков парусников, но самая приметная на события жизнь выпала именно этому барку, и часть ее он прожил в России.

От «Aberdeen» и до «Eclipse»

Первоначально его нарекли в честь города, где он родился - «Aberdeen», позднее переименовали в «Holly Co». Скорее всего, этим новый владелец пытался увековечить название своей компании. Но затем на фальшборте появилось еще одно имя - «Eclipse» - свидетельство того, что под британским флагом у судна были, по крайней мере, три владельца.

Шотландцы считались искусными китобоями, издавна освоили они широты близ Шпицбергена, а с середины восемнадцатого века их капитаны в погоне за промысловой удачей ставили рекорды продвижения на север. Но всякий раз льды преграждали путь парусникам. В 1877-м на барке специалисты фирмы «Hall Russel Co» установили паровую машину - 72 л.с., и китобоец «Eclipse» стал одним из самых первых парусно-паровых судов Северной Европы.

От шотландцев барк ушел под норвежский флаг. В реестре парусных судов начала прошлого века, который предоставили специалисты музея города Варде, значится, что судно приобрел некто S. Th. Sverre - владелец норвежской промысловой компании, и вплоть до 1914 года портом приписки судна была столица Королевства тех лет - Христиания.

Норвежские архивы сохранили и другие данные. Регистр того времени относит «Eclipse» к «морским судам с деревянным корпусом» и сообщает: водоизмещение 440 тонн, грузоподъемность 231 тонна, длина 149,8, ширина 29,4, осадка 16 футов. Здесь же очень подробно дается техническая характеристика паровой машины. Указываются даже позывные судна - MFQW.

На помощь русским морякам

Возможно, «Eclipse» так и остался бы скромным тружеником промыслового флота, если бы на севере России не случилась беда: в Ледовитом океане исчезли сразу две экспедиции - Владимира Русанова на «Геркулесе» и Георгия Брусилова на «Святой Анне». Встревожившись, русское морское ведомство организовало на их поиски несколько кораблей. Попросили помощи и у норвежцев. Те снарядили «Eclipse», набрали команду во главе с опытейшим капитаном - Отто Свердрупом, полярным мореходом, которому доверял свой «Fram» знаменитый Фритьоф Нансен.

Весь конец лета и осень 1914 года «Eclipse» бродил по Карскому морю, на пустынных островах его пытался найти следы пропавших русских моряков. Безуспешно. Там и застал его ледостав. Барк бросил якорь в небольшой таймырской бухте, которая с той поры и стала носить имя норвежского корабля. Свердруп рассчитывал переждать здесь, чтобы летом продолжить поиски. И вот лютой зимой его радист вдруг услышал в эфире писк «морзянки». Работала станция русских полярников под командой Б. А. Вилькицкого! Это было просто ошеломляющим событием, ведь и эту российскую экспедицию на пароходах «Вайгач» и «Таймыр», которая намеревалась пройти Севморпутем с востока на запад, также числили в «потерянных». Оказалось, что русские моряки, открывшие миру Северную Землю, зимуют всего-навсего в 70 милях от норвежцев. С этого момента прихода арктической весны они ждали вместе: на собачьих упряжках ездили друг к другу в гости, а потом, когда созрел план эвакуации части людей с пароходов на Диксон, вместе взялись за дело.

Осенью 1915-го все три корабля пришли в Архангельск. Об открытии русских Руал Амундсен сказал: «В мирное время эта экспедиция возбудила бы весь цивилизованный мир». Но уже шла Мировая война, и возвращение ее прошло без триумфальных почестей.

С четвертым именем

«Eclipse» остался в России. Норвежцы официально передали его в 1915-м, когда судну исполнился 48-й год. В России барк ждали тревожные времена Гражданской войны, но он уцелел, а интервенты не смогли увести его с собой.

В Архангельске судно получило новое, уже четвертое, имя - «Ломоносов». Кому принадлежала идея дать барку имя великого помора, мне так и не удалось выяснить. Помешали препоны чиновников и внушительные «пустоты» в архивах - неизбежное следствие нашего пренебрежения к отечественной истории. Биография «Eclipse» - «Ломоносова» достаточно скупа на подробности. Известно, что судно эксплуатировалось на зверобойных промыслах, хотя есть упоминание 1931 года об участии барка в научной экспедиции А.Ф. Лактионова к Новой Земле и Земле Франца-Иосифа.

К началу Великой Отечественной «Ломоносов» находился в отстое. Буксиры таскали его от одного причала к другому, но «распилить» барк никто не решался - корпус его по-прежнему находился в хорошем состоянии. В 1942-м судно стояло у деревянного моста в районе 21-го лесозавода, вблизи того места, где Соломбалка впадает в Маймаксанский рукав Двины, когда фашистская бомба угодила в него. «Ломоносов» получил пробоину, но не затонул, а лишь сел на грунт разбитой кормой. В таком положении судно затем простояло много лет. Наиболее ценное имущество сняли моряки, не обошлось и без обычного в таких случаях мародерства. Река замывала песком разрушенные помещения судна так, что со временем на корме у него пустили корни кусты ивняка.

Последнее пристанище

Поиски последнего пристанища «Eclipse» - «Ломоносова» привели меня к Николаю Михайловичу Тюрикову, старейшему архангельскому водолазу, участнику множества полярных экспедиций. Довелось работать ему и на акватории Архангельского порта. Он рассказал:

«Зимой 1963 года я работал мастером-водолазом и помню,

как поднимали «Ломоносова». Для этого в устье Соломбалки направили станцию В. Горшкова. Водолазы А. Коваленко и В. Котегов промыли тоннели под корпусом судна и подвели стропы, а сам подъем провели уже после ледохода.

Что представлял собой «Ломоносов»? Был он уже без надстроек и мачт, но частично сохранился и обращал на себя внимание его мощный бушприт. В кормовой части над машиной, угольными ямами и котельным отделением палуба оказалась содранной, а верхняя часть набора румпельного отделения разрушенной. На валу сохранился двухлопастной винт. Всех поражал корпус из черного дуба, который прекрасно сохранился. «Ломоносов» был зверобойным судном, и облицовка его корпуса за долгие годы была буквально отполирована льдами. Кое-где, правда, имелись следы от сильных ударов баграми - так порой зверобой вымещали свою досаду за неудачи на промысле. Но мореный дуб не поддавался даже топору. С обоих бортов в носовой части на отдельных досках имелись резные буквы названия. Буквы залихватские, покрашенные кроном, очень выделялись из воды. Нам дали команду закрасить их кузбаслаком.

Поначалу судно решили отвести к Мудьюгу и там оставить, потом планы изменились. Буксировкой командовал тогдашний капитан порта П.М. Ильин. Он почему-то решил тащить «Ломоносова» не Маймаксанским, а Мурманским рукавом. Прошли Чекаминку, и тут судно на понтонаххватило мели. Страшного ничего не случилось. Нам бы только поддуть понтоны или еще перестропить - и тащи дальше. Но Павел Михайлович неожиданно распорядился отдать трос. Команду выполнили, и буксир ушел в город. Потом новый приказ - отстропить понтоны и вытащить стропы из-под корпуса. Его тоже выполнили. Так что «Ломоносов» нашел свой покой где-то между деревнями Чекаминка и Красное».

В поисках утраченного

После посадки на грунт борта барка еще долго возвышались над водой. Палубу брошенного судна облюбовали рыбаки. Многим из них даже в голову не приходило, на палубе какого исторического парусника они разводят костры. А потом случилась новая беда - жарким летом выгорела вся надводная часть барка. После этого ледоходы принялись «тесать» остатки корабля. Год за годом, ледоход за ледоходом... А как сравнивались борта с волнами, так чуть ли не каждый сезон местные мужики, чаще по пьянке, пороли о

дубовый корпус днища своих катеров. Будто мстил «Черный туман» людям за их неблагодарность. Известен трагический случай, когда, врезавшись в затопленный барк, погиб один из жителей села Красное.

Шел 1990 год - время больших и искренних надежд. Идея отыскать знаменитый барк всецело овладела мной. Интерес «подогревался» еще и письмом Британского Музея мореплавания, в котором руководитель справочного отдела г-н D. J. Lion сообщал, что сохранилось аналогичное судно - «Discovery», ныне стоящее на вечном якоре в шотландском порту Данди в качестве музея. Мне казалось, если не будет возможности реставрировать барк полностью, так отчего бы не попытаться восстановить хотя бы уцелевшую часть его корпуса? К тому же Британский Музей предложил воспользоваться чертежами аналогичного судна «Thomas Roys», которое построил некий Alexander Stephens в то же время, что и «Eclipse».

Загадка косых парусов

Строго говоря, поиски начались с... архивов. Мы пытались максимально точно представить корабль, который еще предстояло отыскать. Самое раннее изображение «Eclipse» - «Ломоносова» мы обнаружили в монографии В.Ю. Визе «Моря Советской Арктики». Здесь помещен рисунок: вид судна с правого борта, паруса убраны, но элементы такелажа изображены довольно точно. Еще более подробно важные детали барка подметил неизвестный художник на рисунке из маринистской коллекции ленинградца Ивана Дмитриевича Толоконцева. Но все это были изображения, в которых могли присутствовать и элементы творческого вымысла художника. Нас же интересовали документальные источники. Таких почти не сохранилось, а те, что нам довелось увидеть, зачастую оказывались очень низкого качества: либо фото делал любитель, либо на отпечатке имелись серьезные повреждения.

И первая же загвоздка: известно, что барк - судно, несущее прямое парусное вооружение, а «Ломоносов» на одном из поздних снимков, который мы продатировали началом тридцатых годов, был запечатлен с такелажем для косых парусов. Иными словами, в судьбе судна присутствовал момент, когда он превратился из барка в шхуну. То, что судно в разные годы имело разное парусное вооружение, подтвердили и два старожила из Соломбалы. Что послужило тому причиной, удалось выяснить.

Оказывается, сразу же после получения «российского

подданства» барк включили в состав дивизии траления военной флотилии Северного Ледовитого океана как вспомогательное судно. В сентябре 1918-го на барке, который стоял в Гремие, случился пожар. В результате судно затонуло, а поднять его и привести в Архангельск смогли только через десять лет. Еще год длился капитальный ремонт «Ломоносова». Тогда же он и поменял прямое парусное вооружение на косое, то есть стал шхуной.

На фото разных лет мы также обнаружили кое-какие различия в палубном оснащении. Вероятнее всего, они появились, когда «Ломоносов» пытались переоборудовать из зверобойного судна в экспедиционное.

«Экспромт» ищет «Эклипс»

В первый раз к «Ломоносову» мы отправились на яхте «Экспромт» северодвинского яхт-клуба. Командовал ею Андрей Майоров. Было это в августе 1989-го. Больших планов не строили, хотели лишь установить местонахождение барка, по возможности - точное. Мы вышли из города вечером при очень благоприятной погоде и полной воде, рано утром прибыли в Мурманский рукав и стали на входе в Братиловскую протоку.

Едва успели пришвартоваться к речному дебаркадеру, как внимание всех привлек торчащий конец бревна на мелководье у левого берега. Смешно вспомнить, но в нем так и мерещился бушприт «Ломоносова». Мы попытались подойти ближе, но примерно в 150 метрах от «бушприта» киль нашей мореходной яхты стал цеплять дно. Рисковать мы не стали и вернулись к Братиловке. Тут посоветовались и решили воспользоваться резиновой надувной шлюпкой. Но для начала отправились в село Красное, чтобы расспросить его жителей.

Увы, тех, кто помнил события лета 1963 года, мы не нашли, но про случай, когда, напорвшись на корпус «Ломоносова», погиб человек, в селе помнили. Место, где лег барк, указать никто не смог.

Серым ветреным утром следующих суток мы отчалили на двухместной резиновой шлюпке. Как только оказались на главном фарватере, течение, усиленное отливом, и порывистый ветер понесли нас в сторону от намеченного курса. С Андреем Пановым мы отчаянно гребли коротенькими веслами под непрерывным дождем, но наша посудина без руля да к тому же еще овальной формы, плохо управлялась. В конце концов, нас пронесло метрах в шести от цели, а чтобы повторить «заплыв», сил уже не осталось.

Еще одна попытка

Минуло две недели. Мы возобновили поиски. Но теперь нас было уже четверо на крытом катере с подвесным мотором. Взяли и легкое водолазное снаряжение, и небольшой воздушный компрессор «на бензиновой тяге».

Первым делом прошли там, где в прошлый раз не удалось. «Бушприт» оказался прозаическим топляком. От этого места в сторону берега выходило сплошное и ровное мелководье с глубинами от двух до полутора метров. Так нас постигло разочарование. Но барк, легендарный и таинственный, лежал где-то рядом, и пока позволяли относительное тепло и световой день, сдаваться мы не собирались. К тому же мы знали «отрезок» Мурманского рукава, на котором затопили «Ломоносова», и то, что на судоходном фарватере его не могли бросить.

Прикинули по карте и подсчитали: обследовать щупами предстояло порядка 21 тысячи квадратных метров дна. Дружно ахнули - много! Потом «успокоились»: в конце концов, метры - это же не километры. На левом и правом берегах для ориентировки мы выставили приметные шесты. С учетом длины барка расположили их через каждые 45 метров.

Рано утром второго дня приступили к тому, что в шутку прозвали «точечным тралением». Удача пришла к нам лишь на шестом часу изнурительного нудного хождения частыми галсами, когда все уже порядком устали. Заостренный металлический щуп вдруг ударился о неизвестный предмет, издав при этом характерный глухой звук. Мы молча переглянулись, потом «ткнули» еще и еще, определенно - щуп упирался в дерево. Заработали веселы, прошли метров пять, снова «ткнули» и снова «уперлись». Несомненно, на глубине в полтора-два метра под слоем песка в 20-30 сантиметров находилась деревянная конструкция. Ею могли быть «потерянный» сплавщиками плот, часть бонового ограждения запани, снесенного ледоходом, старые баржа или карбас. Часы показывали 13.35.

Мы бросили якорь, поставили вешку и прикинули: если это «Ломоносов», который, по свидетельству водолазов, лег с дифферентом на корму, то именно нос барка должен быть меньше всего занесен песком, и потому «щупать» нужно вверх по течению от вешки, а еще лучше попытаться «раскопать» какой-нибудь фрагмент корпуса. Пришло время готовить акваланги.

Мы не ошиблись. На следующий день, примерно через три часа посменной работы лопатами с укороченными черенками картина

прояснилась - под нами не карбас и не баржа, а носовая часть достаточно крупного деревянного судна.

С лопатой и в акваланге

Световой день был еще в разгаре, когда я снова надел акваланг. В темной двинской воде, да еще и через стекло маски, разглядеть что-либо можно было только на расстоянии вытянутой руки. К этому моменту стало ясно, что, если и появилась возможность обследовать корпус, то лишь метров 15 его носовой части. Все, что дальше к корме, очень глубоко легло в песок. Течение уже унесло муть, поднятую при «раскопке», и первым, на что я наткнулся, оказались остатками левого фальшборта. Несколько забега вперёд, скажу, что разрушения оказались гораздо большими, чем мы ожидали. На ощупь удалось «пройти» не более четырех метров. Планширя не было, торчали контрфорсы со смятыми верхушками. Также на ощупь я добрался до бушприта. Утлегарь отсутствовал, как и его найтовы, не было следов и других креплений. В двух местах близ бушприта из песка торчали обрывки троса и проволоки.

На баке мы пытались найти следы якорного устройства - металлические конструкции - либо цепного стопора, либо палубного шпиля. Не нашли. До цепного ящика мы добраться не смогли, поскольку он находился глубоко под спрессованным песком. Долго искали, но нашли-таки якорный клюз. На нем обнаружили следы трения от цепи. В двух метрах от него к корме - швартовный клюз, типичный, литой.

Больше всего пришлось поработать лопатками, чтобы «углубиться» под бушприт. Нас интересовал форштевень. Он оказался брусковым, очень мощным, имел характерную для судна-китобойца форму. Сомнений не было - нами обнаружен «Eclipse» - «Ломоносов», точнее - то, что от него осталось.

В некоторых справочниках значится, что корпус барка изготовлен из особо прочных пород дерева, которые в английском кораблестроении обозначаются специальным термином «green-heart», что в буквальном переводе означает «сердцевина дуба». Выбрав наиболее поврежденный контрфорс, мы попытались отпилить его небольшой брусом. Ножовке дерево оказалось «не по зубам».

Между тем погода начала портиться. К этому неожиданно добавились и другие проблемы. Во-первых, забарахлил компрессор, и мы уже не смогли пополнить запасы воздуха в баллонах, а во-

вторых, мне нужно было немедленно возвращаться в город, чтобы заканчивать срочную работу в киностудии. Дальнейшее обследование барка в общей сложности длилось около 15 часов. Итог той работы мои товарищи Сергей Белов и Николай Чередник зафиксировали в небольшом импровизированном акте с места осмотра. Подъем корпуса представлялся слишком дорогостоящей операцией: судно лежит глубоко в песке, с дифферентом на корму и креном на левый борт, внутри корпуса значительные разрушения. И главный вывод - поднять его практически невозможно, потому что нужны землесосы, краны, буксиры. Где ж взять их при нашей-то нищете?!

Сегодня Мурманский рукав устья Северной Двины - наименее посещаемый судами участок устья. Даже в зените лета всего пару раз в сутки в сторону Красного пробегают пассажирский теплоход. На Братиловских створах по тому и другому бортам тянутся низкие берега песчаных островов. Они безлюдны и скудны на растительность, праздному взору буквально не за что зацепиться. Конечно, никому и в голову не приходит, что где-то здесь под стылой и равнодушной водой покоится корпус корабля, который мог бы стать символом целой эпохи мирового кораблестроения.

Старые заброшенные корабли - печальное зрелище. У тех, кто так или иначе связан с морем, оно рождает мысли не только о бренности бытия. Мне, например, видится нечто бездушное, циничное в том, как люди «обставили свои взаимоотношения» с кораблями. Ведь когда они сходят со стапелей, это всегда праздник. Когда же их загоняют догнивать на отмели, обходится без торжеств. За многовековую историю мореплавания традиция благодарения кораблю так и не сложилась. Возможно, поэтому я не люблю корабельных кладбищ.

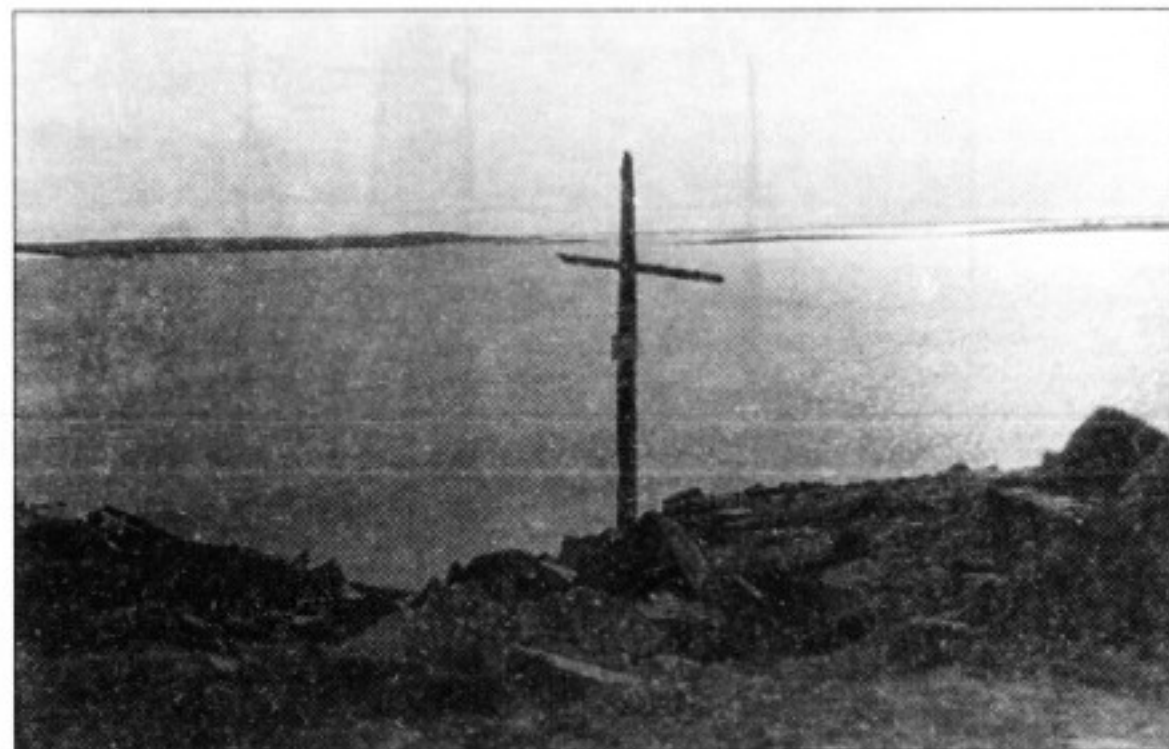
Но я обязательно расскажу своему сыну про барк «Eclipse» историю, похожую на легенду, которая в свое время так взволновала меня. Пусть она будет и его легендой - красивые легенды должны жить.



Руал Амундсен
и Геннадий Олонкин



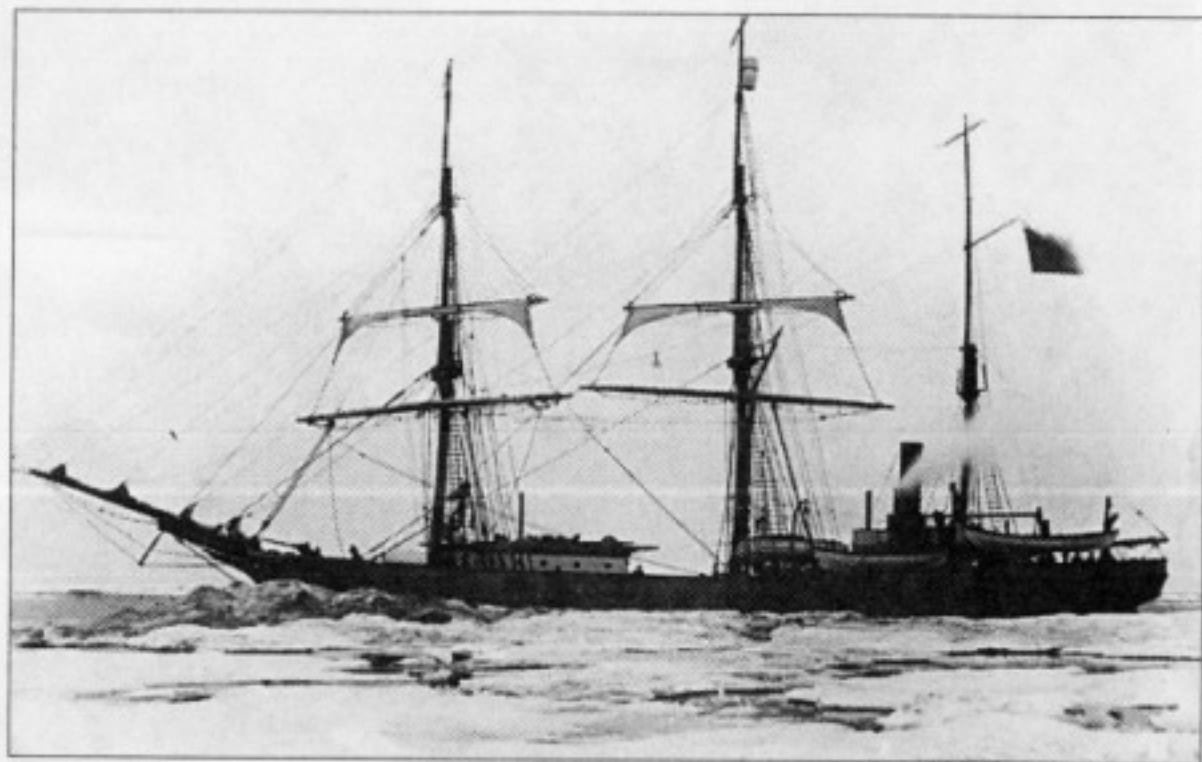
На борту
шхуны «Maud»
-202-



Крест «Веслекари».
Диксон 7 августа 1989 г.



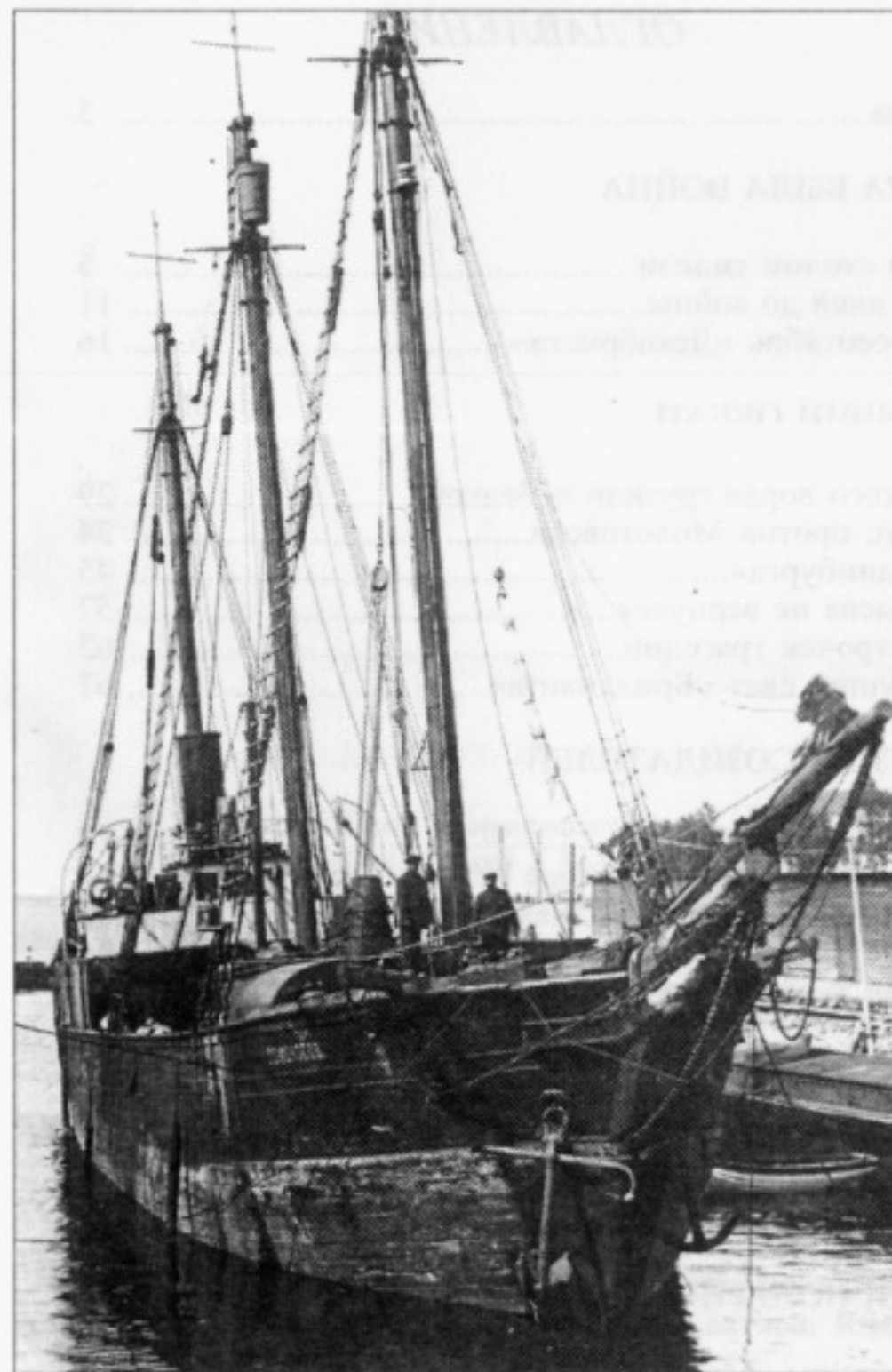
Памятный камень
на Диксоне
-203-



**Барк «Eclipse» -
шхуна «Ломоносов»**



**Начало буксировки «Ломоносова»
на Двине
-204-**



**«Ломоносов»
во времена советского флага**

ОГЛАВЛЕНИЕ:

От автора.....	3
----------------	---

А ЗАВТРА БЫЛА ВОЙНА

За одним столом сидели.....	5
За сорок дней до войны.....	11
Роковой сентябрь «Декабриста».....	16

ПЫЛАЮЩИЙ ОКЕАН

Английского лорда грузили лебедкой.....	29
Целлариус против Молотовска.....	34
Клад «Эдинбурга».....	45
«С промысла не вернулся...».....	57
Восемь строчек трагедии.....	62
Немеркнувший свет «Бриллианта».....	67

С ЭНЕРГИЕЙ СОЗИДАТЕЛЕЙ

«Наутилус» 1946 года.....	79
Сталинский «бандит» на заводе № 402.....	85
«Отчаянный» по имени «Al Nasser».....	100
Последние предания лидера «Баку».....	104
Кубинская командировка.....	114

ЧЕРНЫЙ ОКЕАН

Автономка без вести пропавших.....	126
Б-37: остались версии.....	157
Таран атомного «Кальмара».....	169

ИСТОРИИ ПОЛЯРНОГО КРУГА

Двое со шхуны «Maud».....	182
Легенда по имени «Черный туман».....	192

Химаныч Олег Борисович

Сталинский «бандит» в Молотовске. 2004 - Северодвинск:
Х46 Северная неделя, 2004; - 208 с.

63.3(2)7

ББК

В новом сборнике известного северодвинского исследователя истории российского флота, заместителя редактора российского еженедельника «Корабельная сторона» Олега Химаныча собраны журналистские расследования последних лет. Они приоткрывают завесу тайны некоторых неизвестных широким кругам общественности эпизодов из жизни моряков, кораблей, верфей. Материал подан в живой, увлекательной манере, фактологически выверен, исторически корректен. Издание иллюстрировано редкими фотографиями из личного архива автора. Книга рассчитана на широкий круг читателей.

© ООО «Издательство «Северная неделя», 2004

© ОАО «Северодвинская городская типография», 2004

ISBN:5-7536-0114-6

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора..... 3

А ЗАВТРА БЫЛА ВОЙНА

За одним столом сидели..... 5

За сорок дней до войны..... 11

Роковой сентябрь «Декабриста»..... 16

Полтавский шаг..... 29

Ангелы с крыльями..... 34

Царевич против Молотовска..... 45

Клад «Эдинбург»..... 57

«С прощания не вернулся»..... 62

Восемь стрел..... 67

Немного о «Бандите»..... 79

Олег Борисович Химаныч

Сталинский «бандит» в Молотовске

Издательство «Северная неделя»

Главный редактор - Вячеслав Белоусов

Заместитель редактора по производству - Юрий Зорин

Серийное оформление - Галина Сетова

Верстка - Андрей Пятунин, Алексей Кульнев

Корректор - Владимир Карпуха

Использованы фотографии Владимира Ларионова и из архива
Олега Химаныча

Формат 60x84 1/16. Бумага писчая. Гарнитура Таймс

Усл. печ. л. 12,09. Тираж 1000. Заказ 434.

Оригинал-макет изготовлен издательством «Северная неделя».
164520, г. Северодвинск, ул. Первомайская, 15.

Лицензия ИД №04541 от 16 апреля 2001 г.

Отпечатано в ОАО «Северодвинская городская типография»
164520, г. Северодвинск, ул. Южная, 5.

Лицензия ИД №00778 от 20 января 2000 г.