

Чихачев Н. Катастрофа линкора «Новороссийск». Свидетельство очевидца.

Капитан 1 ранга в отставке Николай ЧИХАЧЁВ,
ветеран Великой Отечественной войны



ГОДА ТОМУ НАЗАД, В НОЧЬ НА 29 ОКТЯБРЯ 1955 г. на внутреннем рейде главной базы советского Черноморского флота (ЧФ) Севастополя прогремел мощный взрыв, повлекший гибель флагманского корабля ЧФ линкора «Новороссийск» и унесший жизни многих сотен моряков его экипажа. Масштабы трагедии были беспрецедентными в истории российского Военно-морского флота. Правда, в 1916 году, словно по роковому совпадению судеб, на том же месте и тоже в октябре взорвался и затонул линкор «Императрица Мария». Но тогда шла Первая мировая война, и Россия активно участвовала в боевых действиях. Естественно, и ее противники не дремали. А трагедия с «Новороссийском» произошла в мирное время.

Почти четыре десятилетия эта тема для широкой общественности была закрыта. И лишь в конце 1980-х годов появились первые публикации (статьи) писателя-мариниста Николая Черкашина, потом интервью ветеранов-черноморцев И.Г. Смолякова и О.П. Бар-Бирюкова, воспоминания Н.И. и В.Н. Никольских, проливающие свет на случившуюся трагедию.

Автор данных заметок — капитан 1 ранга в отставке, участник Великой Отечественной войны, журналист-международник, кандидат исторических наук. В 1950-1968 гг. служил на Черноморском флоте и был очевидцем гибели «Новороссийска». В связи с катастрофой выполнял особое задание командования, позволившее записать живые свидетельства о героизме и лучших человеческих качествах наших военных моряков в борьбе за спасение линкора и его экипажа.

К тому времени я уже пять лет прослужил в политическом управлении Черноморского флота и на момент катастрофы «Новороссийска» работал старшим инструктором отдела спецпропаганды. В пятницу 28 октября 1955 г. начальник отдела полковник Ф.А. Гуркин провел с нами совещание по итогам работы, профессиональной учебы и задачам на IV квартал, рассказал о подготовке к празднованию 7 ноября в Севастополе, и мы разъехались по домам. Я решил ни в субботу, ни в воскресенье на традиционную рыбалку в море не выходить и провести выходные с семьей дома.

Ночью 29 октября я был поднят по боевой тревоге и срочно вызван в политуправление. Там узнал: флагманский корабль флота линкор «Новороссийск» на своей штатной якорной бочке № 3 в Северной бухте в 1 ч 30 мин 29 октября взорвался, через 2 ч 45 мин перевернулся и затонул, унеся с собой несколько сот матросов, старшин и офицеров. Командованием передо мной была поставлена задача: возглавить группу по сбору фактов и свидетельств борьбы личного состава флота за живучесть и спасение линкора. Группе предстояло опросить сотни очевидцев и оставшихся в живых моряков, которые были спасены шлюпками или сами выбрались на берег и размещены в Морском госпитале. Наши беседы проходили в основном в госпитальных палатах, а с некоторыми офицерами и дома. Этот психологически тяжелый труд продолжался более месяца.

Ужасающие масштабы бедствия

Перед нами открылись жуткая картина и шокирующие масштабы бедствия. Взрывом огромной силы под носовой частью линкора с правого борта пробило обшивку, все платформы и палубы перед первой башней главного калибра, образовав пробоину в 17 кв. м. Столб огня и дыма взметнулся выше фок-мачты. Через обширную пробоину хлынули потоки воды и стали быстро заполнять помещения корабля. Образовался дифферент на нос, потом и крен на левый борт, которые усугубили действия буксиров. Поскольку глубина

там небольшая (всего 16-17 м), а ширина линкора 28 м, была надежда, что он лишь ляжет на борт. Но корабль стремительно продолжал крениться даже после того, как коснулся надстройками и мачтами воды, и в 3 ч 15 мин перевернулся вверх днищем.

Было установлено, что в момент взрыва погибли более 150 моряков, спавших в носовых кубриках. Специалисты считают, что все другие моряки экипажа, уцелевшие при взрыве, остались бы живы, если бы своевременно было принято решение дать ход машиной, благо котлы и турбины были еще теплые, отработать винтами и посадить корабль на мель.

Тяжело было слышать от немногих спасенных, что творилось внутри и у линкора после его переворачивания. Оглушающий грохот срывающихся со своих мест механизмов, ужас людей, захлебывающихся в потоках воды, смешавшейся с соляром, и матросов, полетевших с верхней палубы за борт, когда она вздыбилась стеной, а потом нависла над ними и накрыла. Огромный корабль увлек в водную пучину 600 чел. экипажа.

Их трагическую участь разделила и часть моряков, прибывших на помощь «новороссийцам» со стоявших на рейде крейсеров «Михаил Кутузов», «Молотов», «Дзержинский», «Керчь», «Куйбышев», эскадренного миноносца «Бесменный», спасательного судна «Карабах», из штаба эскадры и органов управления флота. В задраенных помещениях затонувшего линкора более суток многие моряки боролись за жизнь, попав в воздушные «мешки», но, не дождавшись помощи, погибли. По официальным данным, всего погибло 657 чел. Спасти удалось только девять моряков.

Через два года после катастрофы силами специально созданной экспедиции особого назначения (ЭОН-35) линкор был поднят вместе с останками погибших внутри моряков. Извлеченные из воды и затонувшего линкора тела были похоронены в двух братских могилах в Севастополе. 100 погибших водолазы не смогли извлечь, и их пришлось оставить внутри корпуса корабля.

«Родина — сыновьям»

В 1957 и 1963 годах на братских могилах «новороссийцев» Черноморским флотом были установлены памятники жертвам катастрофы. Величественный монумент «Скорбящий матрос» в виде бронзовой фигуры моряка со снятой бескозыркой в руке и со склоненным знаменем в другой, отлитый из гребных винтов погибшего линкора, воздвигнут на Братском кладбище на Северной стороне города-героя. С фасада под монументом высечены слова: «Родина — сыновьям». На стене вокруг монумента укреплены гранитные доски с фамилиями покоящихся моряков и названия кораблей, на которых они служили. На фронтоне памятника начертано: «Мужественным морякам линкора «Новороссийск», погибшим при выполнении воинского долга. Любовь к Родине и верность присяге были для них сильнее смерти». О награждении же моряков, проявивших мужество и героизм в ту страшную ночь, вместе с засекреченностью и долгим молчанием о катастрофе на многие-многие годы забыли, да и по сию пору эта многострадальная «эпопея» не полностью завершена.

Еще в 1955 году, сразу после гибели «Новороссийска», большая часть его экипажа представлялась к государственным наградам. В списках числилось 719 чел. — все считавшиеся на тот момент погибшими и еще 117 моряков, отличившихся в ходе спасательных работ. Но направленные для утверждения в Москву наградные листы затерялись, вернее, просто были отправлены в архив. Только через 40 лет, в результате настойчивых хлопот Совета ветеранов линкора, Президент России подписал Указ о награждении «новороссийцев» орденами Мужества.

Как говорится, награда нашла героев, да вот беда — не всех. Оказывается, в 1955 году было принято решение представить к наградам всех погибших на «Новороссийске», те списки продублированы и в Указе Президента РФ. Но составители Указа не учли, что за прошедшие годы количество жертв катастрофы было уточнено, выявились имена еще 50 моряков, ушедших на дно с линкором, а при подготовке наградных листов о них не вспомнили. Почему-то «испарились» из президентского Указа и фамилии еще около 30 утонувших «новороссийцев», что выяснилось при сравнении числа погибших и награжденных.

В борьбе со смертью ушли в бессмертие .

Естественно, возникает вопрос, а чем закончилась работа по выполнению «особого задания» возглавляемой мною группы? Должен сразу сказать, что нами был собран и обобщен в специальном докладе большой материал о действительно героической борьбе моряков за спасение линкора.

В подтверждение этого приведу лишь несколько примеров из огромного количества ярких эпизодов, содержащихся в нашем докладе.

Подлинный героизм и верность своему воинскому долгу проявили офицеры, осуществлявшие непосредственное руководство борьбой личного состава за спасение линкора на боевых постах живучести. К этим офицерам, прежде всего, относятся: начальник технического управления флота капитан 1 ранга Иванов Виктор Михайлович, командир электротехнического дивизиона капитан 3 ранга Матусевич Ефим Михайлович, командир дивизиона живучести капитан-лейтенант Городецкий Юрий Дмитриевич, командир котельной группы старший инженер-лейтенант Писарев Владимир Евгеньевич.

Иванов В.М. одним из первых прибыл на линкор в момент катастрофы и до конца оставался на боевом посту, оказывая непосредственную помощь командиру БЧ-5 в борьбе за спасение корабля и личным примером вдохновляя офицеров, старшин и матросов на обеспечение бесперебойной работы узлов живучести и агрегатов. Иванов, Матусевич и Городецкий до последнего вдоха остались верными патриотическому и воинскому долгу и погибли смертью героев. Боевой расчет 4-й электростанции корабля в составе старшины 2-й статьи Воронкова Н.И., старшего матроса Литвина М.Д. и пяти молодых матросов-учеников обеспечивал бесперебойную работу ее до самой гибели линкора. Даже когда корабль опрокинулся, станция продолжала работать! И только при угрозе взрыва дизелей Воронков и Литвин выключили электростанцию. Очутившись со всем расчетом в затонувшем корабле, под водой, они не растерялись и приняли все меры для спасения личного состава.

Сначала Воронков и Литвин сделали попытку выйти всем расчетом через шахту электростанции и далее под кораблем. Эта попытка не удалась. Тогда они приняли смелое решение выходить через кингстон водоотливной помпы. Для этого надо было очень хорошо знать корабль. И они пошли. Двигаясь в полной темноте, буквально на ощупь, добрались до кингстона, отыскали (все это в отсутствии света!) инструмент и принялись отдавать гайки в болтах, крепящих кингстон. Но закончить эту работу не пришлось. Они увидели сноп искр электросварки: это аварийщики спешили на помощь своим товарищам. Все семь моряков расчета 4-й электростанции после семичасового плена в потерпевшем страшное бедствие корабле были спасены.

Машинист-турбинист электротехнического дивизиона матрос Семиошко Н.И. в момент аварийной тревоги был дневальным по 32-му кубрику. Когда вода стала заполнять помещение, передал команду матросам подняться наверх в другой кубрик и организовал эвакуацию имущества. Сам же во время переворачивания корабля не смог выбраться наверх...

Матрос Хабибуллин Б.М., поступив по аварийной тревоге в распоряжение дежурного по кораблю в качестве рассыльного, также оказался под перевернувшимся линкором, но мощным потоком воды был через открытый люк заброшен обратно внутрь корабля. Благодаря хорошему знанию расположения помещений, умению быстро ориентироваться в обстановке и хладнокровию он даже в полной темноте смог проникнуть путем подныривания к еще не полностью затопленному 32-му кубрику, где его увидел и вытащил через люк Семиошко. Они тут же задраили за собой люк, открыли горловину воздушного отсека правого борта, проникли туда и закупили ее шинелями.

Оказавшись в затопляемом кубрике вдвоем, Хабибуллин и Семиошко почти двое суток боролись со смертью. Уже к концу первых суток их положение резко ухудшилось. Вода все прибывала и прибывала, и воздушная подушка, которая сначала была около метра, уменьшилась до 20-25 см. Пришлось занять на койках положение полулежачего под самой палубой. Сильно похолодало, обоим стало знобить, поднялся жар. На вторые сутки почувствовали нехватку кислорода, стало трудно дышать, наступила слабость, потянуло ко сну.

Но матросы не впали в отчаяние. Открыли несколько плававших в воде рундуков, извлекли из них сухие бушлаты и рубашки, переоделись, выпили найденный флакон одеколора. Все время тормозили друг друга, чтобы не уснуть. Они верили, что их не оставят в беде и спасут... И помощь пришла. Их спасли водолазы. Первым их нашел в затопленном кубрике старший матрос Попов В.И., проделавший для этого очень трудный и опасный путь по многочисленным проходам и отсекам, заваленным корабельным имуществом и рисковавший собственной жизнью. Через трое суток Василий Иванович пришел в Морской госпиталь навестить и справиться о состоянии здоровья спасенных. Они не вполне еще оправались от страшного испытания и лишь спрашивали, что с остальными, многим ли удалось «выкарабкаться из громадной стальной могилы».

Увы, спасти удалось немногих. Те же Хабибуллин и Семиошко со слезами на глазах дрожащими голосами поведали, что после затопления линкора в соседних кубриках находились матросы и офицер. Когда, по видимому, вода их стала уже накрывать, и надежда на спасение исчезла, они запели «Варяга».

В этих примерах, как в капле воды, — вся русская морская душа: в смертельной опасности «сам погибай, а товарища выручай». А уж если «помирать, так с музыкой» — с гордым сознанием до конца выполненного долга.

Не дрогнули, смотря смерти в глаза, и те матросы, старшины и офицеры, которые стояли на верхней палубе тонущего и переворачивающегося корабля. Никто из них даже не попытался оставить корабль и прыгнуть за борт. Все они так и стояли на палубе, пока в последние мгновения перед оверкилем не скатились в бурлящую воду. Среди них были и командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко В.А., и член Военного совета флота вице-адмирал Кулаков Н.М., до конца руководившие действиями подчиненных по спасению линкора и не покинувшие гибнущий корабль. Матросы помогли им выбраться из морской пучины на берег.

Оставшиеся в живых плыли к берегу, но не все из молодых матросов умели плавать, их подбирали баркасы и спасательные шлюпки. Морской госпиталь едва успевал принимать и оказывать неотложную помощь уцелевшим. Не всем скатившимся в воду удалось спастись. Специально созданная похоронная команда еще долго собирала в бухте всплывавшие тела жертв катастрофы.

Собранные в этой сложной и тяжелой психологической обстановке факты и свидетельства, обобщенные и проанализированные в докладе нашей группы, явились важным основанием для выводов и оценки политико-морального состояния личного состава линкора «Новороссийск» с начала и до конца его гибели, которую дала правительственная комиссия, расследовавшая обстоятельства катастрофы.

В выводах комиссии говорится: «Не было и следа растерянности, паники, ни одного случая нарушения дисциплины, воинского долга. Наоборот, матросы, старшины и офицеры показывали образцы мужества и героизма... Матросы, старшины, офицеры линкора, а также аварийно-спасательных команд с крейсеров «Фрунзе», «Кутузов», «Молотов» и «Керчь» в борьбе за спасение корабля показали хорошую выучку, исключительное мужество и самоотверженность и не покидали своих постов до самого последнего момента гибели корабля... Отдельные матросы, старшины и офицеры показали подлинный героизм. Комиссия считает необходимым наградить некоторых из них, в том числе и посмертно».

По мнению тогдашнего начальника Главного политического управления ВМФ контр-адмирала Комарова А.В. самоотверженность и героизм «новороссийцев» должны были служить примером для советских моряков. И, следовательно, широко использоваться в воспитательной и пропагандистской работе. Однако, как и следовало ожидать, этого не случилось. Ведь, несмотря на всю самоотверженность и героизм личного состава, линкор спасти не удалось. Не смогли предотвратить и массовой гибели людей. И это в мирное время! Так что наш доклад пошел в архив, да и о самом факте гибели линкора многие десятилетия молчали. Более того, по своим последствиям катастрофа оказалась настолько тяжелой (фактически став национальной трагедией), что по решению правительства была сразу же строго засекречена. Общественность узнала о ней только через 33 года.

Немного истории

Существуют разные версии о причинах гибели «Новороссийска». Но сначала немного об истории линкора.

«Новороссийск» — это бывший итальянский линейный корабль «Джулио Цезаре» («Юлий Цезарь»), переданный Советскому Союзу по мирному договору с Италией 1947 года в счет репараций. Кроме линкора Италия передала СССР легкий крейсер (у нас он получил имя «Керчь»), девять эсминцев, четыре подводные лодки и несколько мелких кораблей.

«Джулио Цезаре» был построен в 1911 году. В 1930-е годы прошел большую модернизацию, в результате которой сильно изменилась архитектура корпуса и надстроек корабля. В отличие от отечественных линкоров типа «Севастополь» в конструкции «Джулио Цезаре» не был обеспечен принцип сохранения устойчивости при крупных повреждениях корпуса, что, по мнению специалистов, явилось одной из причин опрокидывания после взрыва.

В период Второй мировой войны линкор участвовал в боевых операциях итальянского флота в Средиземном море.

Советский экипаж, сформированный в основном из личного состава линкоров «Севастополь» и «Архангельск» (бывший британский «Ройал соверек», переданный нам временно в 1944 году в счет будущих репараций от Италии) принял «Джулио Цезаре» от итальянцев в албанском порту Влера 3 февраля 1949 г. Через три дня на линкоре взвился советский военно-морской флаг, а через три недели, 26 февраля 1949 г., пройдя через проливы Дарданеллы и Босфор в воды Черного моря, корабль вошел в бухту Севастополя. 5 марта того же года ему присвоили имя города-героя Новороссийска.

В 1953 году линкор поставили на ремонт и произвели частичную модернизацию вооружения. В частности, устаревшие итальянские зенитные автоматы сняли и вместо них установили отечественные спаренные «В-11» и одноствольные «70-К», поставили новую радиолокационную станцию. Заменяли и турбины на новые отечественные, изготовленные Харьковским заводом, которые позволили развивать скорость до 28,5 уз/ч. На линкоре оставили орудия главного калибра 320 мм.

В мае 1955 года «Новороссийск» после ремонта вошел в состав Черноморского флота. До осени неоднократно выходил в море для отработки учебно-боевых задач. 28 октября вернулся из своего последнего похода и в 17 ч 30 мин занял свое место на бочке № 3 в Северной бухте напротив Морского госпиталя. Мог ли кто-нибудь тогда подумать, что флагман флота, сверкающий светлошаровой краской красавец, пришел на «то самое место», чтобы разделить трагическую участь «Императрицы Марии»!

Связка мин, оставшаяся с войны? Или натовская диверсия?

Что все-таки явилось причиной гибели «Новороссийска»? Вопрос, на который до сих пор нет точного и однозначного ответа.

Правительственная комиссия во главе с министром среднего машиностроения, заместителем Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышевым, расследовавшая катастрофу, установила, что причиной гибели линкора в 1955 году явился взрыв оставшейся еще с войны связки мин.

Однако комиссия не исключила и возможность диверсии. И действительно, о некоторых обстоятельствах, связанных со столь трагическим происшествием, полной ясности нет. На публикациях, как отечественных, так и зарубежных, лежит печать неопределенности и таинственности. Но большинство специалистов и авторов публикаций считают диверсию наиболее вероятной.

По одной из версий прессы, линкор подорвала спецгруппа иностранных диверсантов-подводников. И это исключать нельзя, если учесть запредельный накал «холодной войны» и антисоветские угрозы от тогдашних заправил НАТО.

Известно, что в период Второй мировой войны существовала и активно действовала в Средиземном море 12-я флотилия подводно-штурмовых сил Королевских военно-морских сил Великобритании. Аналогичные диверсионные или «москитные» силы имели и военно-морские силы Италии. Они входили в состав 10-й флотилии, которой командовал небезызвестный морской ас князь Валерио Боргезе. Этот «супермен» не скрывал своих антикоммунистических убеждений и ненависти к СССР. Причем в своих публичных выступлениях по поводу передачи Советскому Союзу итальянских кораблей в счет репараций открыто заявлял, что ни в коем случае нельзя допустить, чтобы итальянские боевые корабли плавали под красным флагом, ради этого можно даже решиться на их уничтожение.

Стоит ли удивляться, что когда после войны 10-я флотилия была расформирована, входившие в нее боевые пловцы не ушли в небытие. Располагая всем оставшимся арсеналом диверсионно-подрывных средств, они были отнюдь не прочь заняться своим привычным делом «на коммерческих началах». Стоило только недругам СССР задумать план уничтожения флагманского корабля Черноморского флота, им не составило большого труда найти исполнителей.

Так это было или иначе в конкретном исполнении, значения не имеет. Как нет принципиальной разницы между оставшейся с войны связкой мин и взрывным устройством, доставленным к линкору натовскими диверсантами. В любом случае это - кровавый акт фашистских погромщиков, которые вели против СССР захватническую войну и не прекратили ее и в мирные годы, не смирившись со своим поражением. Это — те же международные террористы.

Память о героях и жертвах «Новороссийска» не умирает

На флагманском корабле Черноморского флота линкоре «Новороссийск» несли службу сыны всех народов нашей многонациональной Родины, наверное, представители всех или почти всех республик, краев и областей Советского Союза. Поэтому народная память о героях и жертвах катастрофы живет повсюду в России. Не только в городах-героях Севастополе, Новороссийске, Керчи, Одессе, Ленинграде, но и во многих других городах созданы военно-морские музеи и ветеранские организации ВМФ с участием «новоросийцев». Есть Музей ЧФ и в Москве.

В скорбный день гибели «Новороссийска» ветераны линкора собираются каждый год, чтобы помянуть своих боевых товарищей. Оставшиеся в живых, вдовы погибших, их дети, внуки, школьники собирают фотографии, письма и другие реликвии земляков-«новоросийцев», создают памятные альбомы, передают в школьные музеи. А в некоторых городах открывают и памятные знаки. Например, такой скорбный памятный знак «Погибшим на линкоре «Новороссийск» открыт в ограде Михайловского храма в Курске — в честь павших 13 курян.

В подготовке материала к печати принимала участие Галина Табакова (набор)

