

Реквием по линкору

Николай Черкашин. Опубликовано в номере №1477, Декабрь 1988

Автограф смерти

19 октября 1955 года в 01 час 30 минут 46 секунд самописцы Крымской сейсмостанции прочертили на ленте неровные всплески — зафиксировали сотрясение почвы в районе Севастополя. Дежурный по станции решил, что это обычный подземный толчок. Откуда ему было знать, что на ленте остался автограф смерти; что эта нервная зубчатка — последняя кардиограмма двухсот остановившихся сердец; что на внутреннем рейде Севастополя под килем флагманского корабля Черноморского флота линкора «Новороссийск» рванул неимоверной силы взрыв, насквозь пробивший восемь палуб?

Огненный смерч прорвался через многоэтажные кубрики — в каждом в три яруса спали в подвесных койках матросы, — выхлестнул из стального кратера, разворотил верхнюю палубу от борта до борта и взлетел на высоту фок-мачты. Часовой у гюйсштока (он стоял на самом кончике линкоровского носа) был подхвачен вихрем взрыва и выброшен далеко в море. По счастью, он остался жив.

Сквозь гигантскую пробоину в носу (потом подсчитают ее площадь и ахнут — 150 квадратных метров) в корпус линкора, бурля и клокоча, ринулась холодная осенняя вода, густая от ила и матросской крови.

На «Новороссийске» сыграли боевую тревогу... Матрос М. Полковников, электрик электротехнического дивизиона. Я разыскал его в Москве в Министерстве связи РСФСР, где он занимает ответственный пост. В его кабинете на стене под сувенирным штурвалом висел великолепный фотоснимок «Новороссийска».

..Я лег поздно. Моя койка висела во втором ярусе в своеобразном закутке. Наверное, этот закуток и спас меня от удара взрывной волны. Швырнуло меня за левый борт, и очнулся я лишь от холода подступившей к голове воды. Уши забиты илом, темень, ничего не вижу и не слышу... Спасибо нашему комдиву Матусевичу, учил нас ориентироваться внутри корабля в полной тьме. Нащупал я дверцы рундука, а одна из них была с приметинной — выпуклая. И сразу понял, где я. Пополз к трапу, ноги побиты, но не переломаны. Когда бросило меня на швеллер коечной стойки, то, видно, размозжило бедренные мышцы. В трапа глянул вверх и увидел звездное небо. Как же так — ложился спать на третьей палубе, а оказался на первой? Потом дошло: это пробоина.

Подняться по трапу не смог. Но, зная расположение смежных помещений, вспомнил, что один из люков шахты электростанции открывался в наш кубрик. Через него и выбрался по скоб-трапу наверх. Вот тут нервное напряжение чуток спало и ноги начисто отказали. Подбежали ко мне наши электрики. Они в фок-мачте ночевали, там была выгородка для зарядки аккумуляторов, ну, они, чтобы утром на физзарядку из кубрика не бегать, там и

спали. Поэтому сразу же нашлась простыня, надрали ее на ленты и забинтовали ноги. Помогли добраться до 17-го кубрика, где была медсанчасть. Матрос-санитар сделал нормальную перевязку, вколол противошоковый укол, дал глотнуть спирту. Тут от всех этих процедур вернулся ко мне слух; я почувствовал, что могу стоять, а раз объявлена боевая тревога, то место мне на родном боевом посту в турбогенераторной 3-й электростанции в корме. Трансляция не работала. Мы все так и сидели, пока перед самым опрокидыванием в наш отсек не заглянул старшина I статьи Миша Батяев. Он закричал нашему мичману: Эх, дед, войну провоевал, а понять не можешь, что в такой крен кувыркнемся к едрене-фене! Команда была «покинуть корабль».

Только мы выбрались наверх, как все и посыпалось. Прыгнул я на правый борт, что из моря выходил. По счастью, на винты не попал, угодил прямо в воду. А она холодная, ноги вконец отказали. Я до флота штангой занимался, руки сильные были, поплыл на одних руках. Ну и еще раз мне повезло: какой-то матрос (кто — не знаю) стал меня поддерживать на плаву. Устанут руки, он меня за труссы держит. Потом я плыву, он на спине отдыхает. Так до берега и добрались.

В госпитале отмыли от ила и мазута (ил даже внутрь часов «Победа» попал), выдали халат и кальсоны. Лег в палате. Тут нервы отошли, занули побитые ноги, да так, что света белого не взвижу. А раненых все привозили и привозили. Пришел врач и попросил: Товарищи, кто может самостоятельно передвигаться, просьба перейти на плавучий госпиталь. Взял я костыли и побрел вслед за командой ходячих. Никогда не забуду, как отнеслись, к нам севастопольцы: женщины, дети, рабочие приходили к нам в палаты, несли яблоки, дыни, виноград. Пионеры притащили из магазина целый короб «Беломора».

Потом служил я на крейсере «Куйбышев», но недолго. Комиссовали по ревматизму...

«Карабах» спешит на помощь

Первым к гибнущему линкору подошло спасательное судно «Карабах»... Давно уже нет старого спасателя на море, но жив его славный командир — капитан 3-го ранга в отставке Константин Семенович Ковалюков. В числе первых прокладывал он огненные рейсы в сражающуюся Испанию, оборонял Севастополь, после войны поднимал корабли, спасал суда... И когда Ковалюков говорит: «Я тут по всему Черному морю знаю, кто, где и на какой глубине лежит», — ему можно верить.

Родословная у Ковалюкова такая: дед - парусный марсофлотец, отец - судовой механик, сам - паросиловик, сын - дизелист, капитан 2-го ранга, внук - пока еще курсант...

И вот я в Севастополе, в гостях у Константина Семеновича. На маленькой кухоньке за огромными чашками с кофе мы сидим втроем. Сын - Александр Константинович, офицер Главного технического управления ВМФ, - тоже участник нашей беседы, «Новороссийск» остался и в его мальчишеской тогда памяти.

- Надо ж такому случиться, - горестно вздыхает Ковалюков-старший, - аварийную ситуацию на «Новороссийске» мы проиграли на учениях за сутки до взрыва. Днем на траверзе Стрелецкой бухты «Карабах» подошел к линкору, на котором затопили одну из шахт и устроили имитацию пожара. Мы отрабатывали спасение большого корабля. Вечером 29 октября «Карабах» стоял у Телефонной стенки, принимал воду, а я отправился домой, сюда вот, на Керченскую. Ночью прибегает мой мичман и кричит, задыхаясь:

— Взорвался!.. — И за сердце рукой хватается.

— Кто взорвался?

— «Новороссийск»!

Оделся я в минуту, а тут Кулагин, начальник аварийно-спасательной службы, на «виллисе» подкатывает, и мы прямо на Телефонку. «Карабах» стоял в повышенной готовности, снялись и подошли к линкору.

Мы встали под левой скулой у пробоины. Командую:

— Водолаза в воду!

Пошел водолаз. Дали ему свет.

— Дошел?

— Дошел.

Я взял микрофон.

— Что ты, Вася, видишь?

— Товарищ командир, пробоина!

— Какая?

— Если без мачт и без труб, то «Карабах» наш войдет.

— Куда загнуты края?

— Вовнутрь.

Доложил об этом Кулагину, тот — командующему флотом вице-адмиралу Пархоменко. Пархоменко стоял на юте, хотя его место было, как требует того Корабельный устав и здравый смысл, на ГКП¹. Ведь именно туда стекаются все телефонные доклады и именно оттуда опять же по телефону и трансляции отдаются все приказы.

Почему Пархоменко выбрал ют, могу объяснить себе только тем, что с юта до трапа, ведущего на адмиральский катер, рукой подать, да и вообще к берегу поближе. Иначе зачем надо было держать связь с ПЭЖем² через посыльных.

Ведь это ж все-таки линкор: сто метров — туда, сто — обратно, да сколько трапов вверх-вниз. А ведь каждая минута на вес золота. А тут еще начальники прибывают всех мастей и рангов — начальник топливного отдела, начальник минно-торпедного управления, несть им числа, и каждый под козырек, каждый с докладом, ну, прямо светский прием, черт бы их всех побрал! Одного майора-хозяйственника, который прибыл на линкор миски-ложки пересчитывать, правда, турнули. Ну, а в целом-то?! Вы меня можете попрекнуть: все мы задним умом сильны. Но мы же спасатели, профессионалы, прекрасно знаем, что и как нужно делать.

Адмирала Пархоменко всю жизнь учили воевать, корабли в бой водить, а вот как их спасать да на плаву удерживать — это наше инженерное дело. Он же этого понять не захотел: гордыня адмиральская заела.

Мы высадили аварийную группу вместе с мотопомпой производительностью 100 тонн в час. Но корабль тонул. Тонул все время, ни на минуту не замедляясь! Мостик «Карабах» был вровень с верхней палубой линкора, и я хорошо видел все, что на ней происходило. Трос с якорной бочки крепился на баке линкора за глаголь-гак. У глаголь-гака стоял главстаршина с молотком, чтобы сбить по команде стопорное кольцо, отдать трос и освободить нос для маневра. Он так и не дождался команды, отступил, уходя от заливавшей бак воды.

Потом прибежал ко мне старпом Хуршудов, остававшийся на линкоре за командира, уехавшего в отпуск. Передал приказание Пархоменко:

— Надо завести буксир и подготовиться к буксировке. Подойдет заводской катер с резчиком и обрежет носовой трос.

Боже ж ты мой, я-то знаю, что такое заводской катер, команда на нем вольнонаемная, попробуй собрать ее ночью по всему городу, когда ни у кого из тех работяг телефонов и в помине не было.

— Доложите командующему, — прошу я Хуршудова, — что мой водолаз сварочным агрегатом сам все сделает.

Старпом побежал на ют с мегафоном в руке. Подумайте только, ему, фактически командиру корабля, Пархоменко препоручил роль связного! А потом же на него, Хуршудова, возвели ответственность за гибель линкора!

Жду я, жду, на мое предложение ни ответа ни привета. Заводской же катер, как я и предполагал, подошел с чудовищным опозданием — к 4 часам утра, то есть за пятнадцать минут до опрокидывания.

Спрашиваю своего начальника, капитана 1-го ранга Кулагина:

— Что делать будем? Корабль-то тонет.

— А что я могу тут делать?

— Вы знаете, что дальше будет?

— Опрокинется.

Еще раз прибежал Хуршудов.

— Заводите буксир, будем тащить к стенке госпиталя!

К корме «Новороссийска» подошел буксир, помог отдать кормовой трос и стал разворачивать линкор к берегу. Я прекрасно понимал, что, заведи мы буксир и потяни за него к берегу, как линкор, и без того накрененный на левый борт, тут же свалится и опрокинется. Этого делать нельзя было ни в коем случае! И я на свой страх и риск переиграл инженерно безграмотный приказ по-своему. Ошвартовался к линкору лагом, то

есть борт к борту, и стал работать винтами, толкая корабль к стенке и в то же время отжимая крен вправо. Но «Новороссийск» держал невыбранный якорь, и, конечно же, «Карабаху» не под силу было не только сдвинуть линкор к берегу, но и предотвратить крен. «Новороссийск» медленно, но верно валился на левый борт, при этом накренил и нас к себе. Если бы его громада подмяла нас, то «Карабах» и по сию пору лежал бы впрессованным в грунт...

Надо было готовиться к неизбежному. Я приказал заменить стальные тросы на пеньковые, поставил в корме матроса с топором, а себе велел принести с камбуза большой разделочный нож и держал его наготове. Когда крен «Новороссийска» стал явно угрожающим и наша мотопомпа поехала по его палубе, я крикнул по громкой трансляции: «Аварийной партии АСС — на «Карабах»! Повторил несколько раз. Увы, успели не все. Линкор переворачивался, трап, перекинутый на его палубу, съехал и упал в воду. Я закричал: «Руби кормовой!»

А носовой швартов перерубил ножом сам. И вовремя. «Новороссийск» всей своей многотонной броневой массой валился на нас. Верхушка стальной фок-мачты чиркнула «Карабах» по кормовому привальному брусу. Кусок отлетел, но судно уже было вне опасной зоны.

Я даже не успел обрадоваться собственному спасению. Вид перевернутого днища, сотен людей, копошившихся в воде при свете прожекторов, огромные винты линкора, беспомощно блестящие в лучах, — все это было ужасно, сердце кровью обливалось.

Я велел спустить все наши шлюпки, мы вывесили за борт штормтрапы и всевозможные концы. Работать машинами я не мог, чтобы не покалечить плавающих людей... «Карабах» принимал спасенных, число их росло — десять, двадцать пять, сорок, сто... Среди подобранных оказался и главстаршина, которому Пархоменко вручил свою шинель, а сам прыгнул в воду. Главстаршина сказал: «А зачем она мне?» И бросил.

Днище линкора, густо обросшее ракушками, огромное, широкое, возвышалось над водой метра на четыре и походило на спину гигантского чудовища.

Я подошел вплотную и отдал якорь. Корпус линкора сотрясала частая беспорядочная дробь. Это стучали моряки, заживо погребенные в глухих отсеках. Мы сошли на днище. К нам присоединился доставленный с берега инженер-капитан-лейтенант Фридберг, командир дивизиона живучести линкора. Я попросил его показать места, где можно резать корпус. Ведь у «Новороссийска» было тройное днище, и междудонное пространство заполнялось топливом. Любое неосторожное вмешательство не только бы не помогло несчастным, но и вызвало бы пожар. Фридберг сказал:

— Я корабль знаю. Но определить, где что в перевернутом виде, не смогу.

Тут ко мне подбежали мои люди.

— Товарищ командир, там в корме стучат уж очень близко.

Бросились туда.

Прерву командира «Карабаха», чтобы рассказать о тех, кто взывал к спасателям. Их было семеро, и все они оказались в воздушной подушке в районе кормовой электростанции № 4. До последней секунды жизни линкора отделение электриков обеспечивало корабль

электроэнергией. Как знать, скольким матросам помог выйти наверх свет в подпалубных коридорах.

Когда «Новороссийск» лег кверху килем, дизель-генераторы еще продолжали стучать, нависая над головами ошеломленных электриков. Первым пришел в себя старший матрос Михаил Литвин. Он отыскал в темноте электрощит и остановил дизель-моторы. Только пожара им не хватало! Потом он кликнул живых и выяснил, что, кроме него, в шахте электростанции еще шестеро: старший матрос Воронков, матросы Лемберг, Шиборнин, Смышнов, Кононов и Столяров. Кто-то попробовал нырнуть в воду и выбраться из корпуса, но вскоре убедился, что никакого дыхания не хватит, чтобы преодолеть затопленные ярусы подпалубных помещений. Однако в панику никто не впал.

— Вот что, ребята, — предложил Литвин. — Попробуем выйти через кингстон³ водоотливной помпы.

Кингстон размещался в широкой трубе, выходящей за борт. Надо было только отвинтить 32 гайки, крепившие фланец кингстона, и освободить трубу.

Но путь к кингстонной выгородке лежал через кладовую, запертую на амбарный замок. Замок сбили, нашли в кладовой гаечные ключи. Литвин расставил всех по местам, и матросы начали откручивать тяжеленные — с кулак — гайки. Работали на ощупь, в темноте, обливаясь от спертого воздуха потом. Сняли одну гайку, вторую, третью... И тут, словно в насмешку, из щели, возникшей между фланцем и корпусом, со свистом стал выходить воздух, а вода, стоявшая у ног, — подниматься. Литвин приказал немедленно поджать фланец.

Что делать? Стали стучать в днище. Благо, в этом месте оно было не тройное, а одинарное. Всего лишь сантиметровый слой металла отделял их от мира, от жизни, от воздуха...

На удары в железо откликнулись из румпельного отделения. Но положение тех, кто там остался, было совершенно безнадежным. На стуки Литвина и его товарищей и пришли матросы спасателя. Они могли переговариваться сквозь сталь корпуса...

Оставим на минуту отважную семерку. Передо мной письмо от капитана 2-го ранга запаса В. Ф. Романова. «В ту пору, — пишет Владимир Федорович, — я служил лейтенантом, помощником командира по водолазному делу на спасателе «Бештау». Наше судно стояло в Южной бухте. Получив сигнал от оперативного дежурного АСС, мы начали экстренное приготовление и через 20 — 25 минут вышли к линкору «Новороссийск». У борта пострадавшего корабля уже стояли «Карабах», пожарный катер и водолазный бот. Линкор сидел носом на грунте, из моря на одну треть торчал гюйсшток, а перед первой башней плескалась вода. Корма приподнялась так, что оголились винты. Свет на верхней палубе горел очень тускло, и нам с линкора дали команду: встать на якорь и освещать «Новороссийск» прожекторами. Свет мы дали, но через некоторое время линкор стал угрожающе крениться, и нам приказали подойти к борту снимать личный состав.

С «Бештау» подали носовой швартов, и не успели еще закрепить кормовой, как линкор стал быстро ложиться на борт. Носовой трос у нас тут же лопнул, а кормовой сошел с кнехтов... Так наше судно оказалось в считанных метрах от перевернувшейся громадины.

Первым делом спустили шлюпки, сбросили все спасательные круги и жилеты, вывалили шесть трехрядных трапов, а затем протянули еще вдоль борта пожарные шланги, чтобы за них тоже могли держаться. Мы подняли на борт 176 человек.

Потом, когда все, кого можно было спасти на воде, были переправлены в госпиталь, «Бештау» ошвартовался за гребные валы, торчавшие из днища, и начались водолазные работы.

Часов в 10 утра услышали в корме громкие стуки. Капитан-лейтенант Малахов вырезал электрокислородным резаком квадратное отверстие, из корпуса вышли семь матросов-электриков».

Это и была группа Литвина.

— Я тут же дал семафор. Отделение электриков вышло из корпуса, — рассказывал командир «Карабаха». — На приунывшем было берегу оживились. Первым примчался ко мне заместитель комфлота по строевой части контр-адмирал Еремеев.

— Срочно резать!

Стали резать. Но стуки из корпуса, едва делали первую прорезь, быстро прекращались. Должно быть, выходила воздушная подушка. А однажды из прореза пошел мазут, грозя пожаром...

Дочитаем же письмо Романова. «К полудню было принято решение наварить на кингстон одного из котельных отделений рекомпрессионную камеру, вырезать трубу кингстона и спуститься внутрь корпуса, чтобы перекрыть часть клапанов для сохранения воздушной подушки, державшей линкор на плаву.

Одновременно было приказано спустить водолаза в ПЭЖ и спасти, если он жив, начальника технического управления нашего флота капитана 1-го ранга Иванова. Предупредили, что в посту энергетики и живучести Иванов переоделся в рабочий китель с капитан-лейтенантскими погонами и, скорее всего, должен находиться именно в ПЭЖе. Через кормовой люк мичман Кар-паев (старшина команды водолазов со спасателя подводных лодок «Скалистый») проник внутрь опрокинутого корпуса. До ПЭЖа Карпаев добирался по захламленным коридорам опрокинувшегося корабля, забитыми к тому же и трупами, целых семь часов. Его обеспечивали еще три водолаза.

Капитана 1-го ранга Иванова Карпаев в ПЭЖе не обнаружил. Там были тела трех матросов.

Потом поступило приказание извлечь из линкора секретные документы и тела погибших. В тот же день мы с капитан-лейтенантом Фридбергом и трюмным мичманом (фамилии не помню) дважды спускались через приваренную камеру, а затем кингстонную трубу внутрь корпуса — перекрывали там клапаны, тщетно искали тело Иванова.

Во время второго спуска труба кингстона ушла под воду (линкор медленно погружался), и мы с большим трудом поднырнули в трубу и выбрались наверх. Больше в корпус корабля не спускались.

К утру 30 октября днище скрылось под водой. На третьи сутки по звукоподводной связи обнаружили, что в 28-м кубрике находятся живые люди. Туда и отправился наш водолаз

старший матрос Попов. Его обеспечивали еще два водолаза. Попову удалось проникнуть в почти затопленный кубрик...»

Еще раз прерву письмо, чтобы сказать то, о чем не упомянул автор. Когда Попов вынырнул в 31-м кубрике, то полуживые от холода и бескислородья матросы Семиошко и Хабибулин подпирали головой палубу, ставшую потолком. Хабибулин и Семиошко держались за пробковый матрас.

Первым делом Попов дал им воздух. Для этого он оттянул на запястье резиновую манжету и нажал головой золотниковый клапан в шлеме, попросил по телефону увеличить давление. Вода, подступившая было к посиневшим губам матросов, слегка отхлынула, потом пошла вниз... Образовалась воздушная подушка высотой в полтора метра. А когда водолаз извлек из термоса бутылки с горячим какао, то жизнь и вовсе влилась в жилы, матросов.

«Выводить людей мы послали сразу четырех водолазов, — пишет Романов. — В кубрик должен был пролезть старший матрос Онуфриенко. Его проход и вывод пострадавших обеспечивали старшие матросы Скапкович и Попов, а у входного кормового люка их должен был встречать главстаршина Виноградов. Онуфриенко благополучно добрался до места и доставил два кислородных дыхательных аппарата (ИСАМ), объяснил, как ими пользоваться. Он помог надеть аппараты, включил их и повел под воду. Едва погрузились, как один из матросов, Хабибулин, потерял сознание и выскользнул из рук водолаза.

Я руководил спуском по телефону. И когда Онуфриенко доложил, что потерял своего подопечного, сжалось сердце: неужели все бесполезно?

— Поищи его как следует, очень тебя прошу!

Но водолаз и сам старался не за страх, а за совесть.

— Жив! — откликнулся из недр линкора водолаз. — Нашел голубчика.

Дальше все прошло без приключений. Спасенных передали по цепочке и подняли на борт «Бештау». Так что всего из корпуса опрокинувшегося линкора сумели извлечь только девять человек.

До двадцатых чисел ноября «Бештау» стоял над погружившимся «Новороссийском». Все это время шли круглосуточные водолазные работы. 29 октября спустя 10 — 12 часов после гибели линкора на «Бештау» прибыли Заместитель Председателя Совета Министров СССР В. А. Малышев и главком ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов. Днище линкора еще возвышалось над водой. Потом к нам приехал и начальник тыла ВМФ генерал Жидилов, который распорядился выдавать водолазам по 50 граммов спирта для снятия нервного напряжения. Поиск и подъем трупов действовали угнетающе. Но все же водолазы работали самоотверженно. Некоторые из них были представлены к высоким правительственным наградам. Но наградные листы так и не утвердили. Сказали, что «за погибших не награждают»...

Вернемся в домик на Керченской. Константин Семенович тяжело вздохнул:

— Стоим мы у перевернутого «Новороссийска», и вдруг на «Карабах» прибывает майор-особист. Так, мол, и так, почему вы, товарищ Ковалюков, не выполнили приказ комфлота о буксировке линкора? Я стал объяснять, что мы буксировали, но другим способом... А

майор свое гнет, и так получается, что «Новороссийск» именно потому и опрокинулся, что я проявил самоуправство и переиначил приказ Пархоменко. Ну, переиначил, 'каюсь, но так ведь я ж его на грамотный лад переиначил, сделал так, как положено, а не как сгоряча крикнули. Майор слушать ничего не хочет, переписывает из вахтенного журнала мои команды в свой протокол. Спрашиваю:

— Ну, и что ж мне теперь делать?

— Пока оставайтесь на мостике.

— Суд-то хоть будет?

— Суд будет.

Пообещал и уехал. Остался я в таком настроении, хоть стреляйся. А тут новый приказ: поднимать с грунта трупы. И делать это было велено ночью. Днем водолаз обследовал дно, находил тела погибших, подвязывал кончик за поясной ремень, а мы тот кончик крепили к борту, чтобы поднять, когда стемнеет. К вечеру весь борт был в кончиках... Жутко смотреть.

Ночью подошла десантная баржа, и мы стали поднимать тела и перегружать их на борт быстроходной десантной баржи. Потом их переправили на Инженерную пристань. Затем следующую партию.

Был у нас водолаз-осетин, из студентов. Под воду не идет — ну никак. Мертвецов боится. Вызвал я его, поговорили по-душевному. «Не могу я!» «А как же другие? У них, что? Нервы стальные?» В общем, уговорил. «Только вы, товарищ командир, со мною на связи будьте». «Добро».

Ушел он под воду, выполнил все, что надо, поднимается, снимает на трапе феску с головы, — я так и ахнул — волосы седые! Не думал я, что можно вот так враз поседеть...

Вызывают меня на Правительственную комиссию. Малышев:

— Ваша безграмотная буксировка ускорила катастрофу. Вы что, не понимаете, что нельзя было линкор разворачивать на буксире?!

Стал я объяснять, как мы на самом деле буксировали. Не верят. Выкручиваешься, мол. Вижу, майор мой тут сбоку трется.

— А вот, — говорю, — вы у товарища протоколы допроса спросите. Там есть выписки из вахтенного журнала.

Пришлось тому показать. Ну, а мне Малышев руку пожал. «Карабах» действовал правильно.

Потом комиссия собралась на спасательном судне «Лайла»: Малышев, Кузнецов, Бутома, Кулагин... Стали держать совет — что делать. Главная задача не дать линкору погрузиться, уйти в грунт, дать возможность водолазам подлезать снизу.

Бутома, министр судостроения, предложил притопить по бортам линкора два танкера, а потом приподнять на них «Новороссийск», как на понтонах. Но тут выяснилось, что таких

стропов, которые могли бы удержать линкор, у нас нет. Да если бы и были, завести их дело непростое и нескорое.

Тогда Малышев предложил поддержать линкор плавучими кранами. Но это было заведомо ложное решение. Грузоподъемность каждого из четырех наших плавкранов не превышала ста тонн. Шутка ли удержать ими такую махину. И потом, если бы лопнул от перегрузки подъема трос, плавкран сразу же бы опрокинулся. Однако приказ был дан, и один из кранов уже двинулся к линкору. К счастью, началось усиление ветра до А — 5 баллов, и Малышев отменил свое решение. Зато на следующий день Пархоменко приказал «Карабаху» буксировать перевернутый линкор к берегу. Распоряжение было явно нелепым. Мачты корабля глубоко увязли в иле, и сдвинуть его с места было не под силу и десяти «Карабахам». Но спорить я не стал, закрепил короткий буксир за массивный баллер линкоровского руля, убрал людей с юта (лопнет трос — убьет) и начал работать осторожными рывками. Мимо шел буксир. Капитан его, мой старый приятель, окликнул меня в мегафон:

— Костя! — И покрутил пальцем у виска. Я развел руками.

Трос вскоре лопнул.

С прилетом Николая Петровича Чикера, самого авторитетного нашего специалиста по судоподъему, вся комиссия притихла.

Инженер-контр-адмирал Чикер заперся в моей каюте на «Карабахе» и просидел в ней над расчетами сутки. Ему только чай носили. К утру он объявил результаты своих вычислений: чтобы поднять линкор, как минимум требовался год. Чикер затребовал для своей экспедиции линкор «Севастополь». То был последний линкор на нашем флоте. Ему его дали.

Чикер свое обещание выполнил.

Ну, а для нас тихий ад спасательных работ кончился на восьмые сутки. «Карабаху» приказано было идти в другое место. Только отошли, как на траверзе Константиновской батареи у нас из-под днища вынырнул труп погибшего «новороссийца». Дали семафор на рейдовый пост. Пришла шлюпка, моряка забрали...

Для моих нервов это было, что называется, последней каплей. Встал под горлом комок — дышать не могу. Спустился в свою каюту. Там, в гальюне, меня вывернуло. А потом хлынули слезы. Умылся. Привел себя в порядок, а через восемь часов повторилось все снова.

Спустя год я ушел с флота.

«Их можно было спасти!»

И тех, кто боролся после взрыва за жизнь корабля, и тех, кто остался в корпусе после опрокидывания линкора. Так считает бывший офицер технического управления Черноморского флота инженер-капитан 2-го ранга Алексей Федорович Клейносов.

«...В начале 2-го часа ночи 29 октября 1955 года я был разбужен взрывом очень большой силы. Мне он показался необычным, как бы двойным, то есть следовавшим один за другим с весьма незначительным интервалом. Подумал, что это были выстрелы береговой

батареи. Только утром, придя на службу, я узнал от своих товарищей о страшной трагедии...

Инженер-капитан 2-го ранга Д. И. Мамонов, которому посчастливилось уцелеть, рассказывал нам:

— Прибыв на линкор, мы получили от комфлота Пархоменко приказание спуститься в ПЭЖ. Вместе с врио командира БЧ-V инженером-капитаном 3-го ранга Матусевичем и командиром дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенантом Городецким мы разрабатывали меры по спрямлению корабля, пытались избавиться от крена перекачкой мазута с одного борта на другой. Когда же крен был почти устранен, корабль вдруг резко качнулся на противоположный борт. Произошло это за счет влияния свободных поверхностей воды, распространившейся по верхним ярусам корабля. Вернуть корабль на ровный киль было уже невозможно. Крен неодолимо нарастал...

Иванов поднялся на верхнюю палубу вместе со мной и доложил комфлоту, что корабль находится в критическом состоянии, необходимо принять срочные меры по эвакуации личного состава. Этот доклад вызвал у Пархоменко яростный гнев. Он разразился в адрес начальника Техупра грубой бранью за то, что тот покинул ПЭЖ без его ведома, и приказал ему немедленно вернуться на место и продолжать работы по спрямлению корабля.

Пробираться среди множества людей по скособоченной палубе было нелегко. Крен быстро нарастал. Я понял, что корабль вот-вот перевернется. Отстав от Иванова, я вскарабкался на высокий борт. Едва успел перелезть через леера и спуститься к привальному брусу, как полетел в воду вместе со всеми...

Обо всем этом Мамонов рассказал позже. А тогда, в то черное утро, мы вместе с инженер-капитаном 1-го ранга А. С. Жадейко отправились на Графскую пристань. Оттуда нам хорошо было видно, как над водной гладью Северной бухты вздымалась темная громада подводной части перевернувшегося линкора.

Громадный груз весом более чем в 26 000 тонн предельно спрессовал воздух в приднищевой части корпуса. Под этим чудовищным стальным колпаком томились в ожидании спасения десятки молодых жизней. Обнадеживало то, что примерно часам к 10 утра погружение корабля фактически приостановилось. Его плавучесть стабилизировалась, и линкор в перевернутом состоянии как бы обрел свою новую ватерлинию. Огромный объем сжатого воздуха, скопившегося в его отсеках, позволял надеяться на выживание тех, кто остался в «воздушных мешках». И тут мы с ужасом увидели, что из кормовой оконечности судна полетели искры. Там резали днище.

Едва была прорезана обшивка корпуса, как из отверстия с нарастающей силой стал вырываться сжатый воздух. Под мощнейшим напором свистящий рев этой бушующей воздушной струи разносился по всей округе, заглушая стук моряков в корпус...

Кричать с берега «Что вы делаете?!» было бесполезно. Дыра вскоре была прорезана, и из нее выбралось человек семь моряков.

Спасать этих матросов, конечно, было нужно, но не в первую очередь! Ведь оказалось, что ради спасения этих семи человек были обречены на медленную и неминуемую гибель десятки других, отрезанных от этого выхода многими глухими переборками. Линкор снова начал погружаться, и довольно быстро...

Мы с Жадейко поспешили вернуться в Техупр флота. Здесь уже офицеры бурно обсуждали события. К нам заглянул наш куратор — Леонид Георгиевич Сучилин (было часов 12 дня). Мы наперебой стали высказывать ему свои соображения. Предлагали немедленно заварить отверстие и срочно создать воздушный подпор.

Предлагали мы и приварить к днищу шлюзовой тубус — один из отсеков списанной подводной лодки-«малютки». Этот тубус можно было бы приваривать поочередно в разных частях днища, где позволяли топливные цистерны, прорезать обшивку без опасения стравить «воздушную подушку» в атмосферу и выводить людей.

Выслушав нас, Леонид Георгиевич тяжело вздохнул: «Все это я уже предлагал в штабе флота. Но что там творится сейчас... Слушают только сами себя».

Однако часам к 14 из штаба флота позвонили в Техупр и приказали доставить из подплава тубус-шлюз. Для этой цели туда уже был направлен буксир с 10-тонным плавкраном. На меня возложили руководство операцией по срезке тубуса с берегового фундамента, погрузке его на плавкран и доставке на линкор. Примерно в 16.00 плавкран подошел к тонущему линкору. Огибая корму, мы слышали, как из прорезанного отверстия выходил воздух. Его вытесняла из чрева корабля подступавшая вода.

Только мы приготовились выгрузить свой снаряд, как со спасателя «Карабах» вызвали через мегафон старшину плавкрана. Последовала команда: «Отставить выгрузку. Плавкрану немедленно следовать в район кормы, застропить гребные винты и подъемником удерживать на плаву тонущее судно».

Абсурдность этой затеи нас просто ошеломила. Но выгрузку тубуса старшина плавкрана продолжать отказался. Приказ есть приказ. Что делать? Кричать на «Карабах» что-либо бесполезно: судно далеко. Да и приказ наверняка исходил свыше, с берега... Мы чуть не плакали: упускалось драгоценное время, корабль продолжал погружаться.

Когда же плавкран натянул стропы и изрядно накренился, только тогда оставили эту глупейшую попытку. Покуда сняли стропы с гребных винтов и буксир снова подвел плавкран к центральной части днища, надводный «борт» линкора возвышался над поверхностью едва ли не больше дециметра... Наконец плавкран перегрузил громадину башни на линкор. Установили в нужном районе, и несколько сварщиков попытались приварить основание тубуса, но вода уже начинала гулять по днищу, судно погружалось все глубже и глубже...

Невежды утопили корабль окончательно. Кто именно? Пархоменко несет вину за первый этап трагедии, когда он неумело возглавлял борьбу за живучесть. За гибельный финал должны держать ответ те, кто преступно поспешил разгерметизировать корпус.

Будь линкор на плаву, тубус-шлюз можно было бы последовательно перемещать в любой район, в том числе и в кормовые отсеки, предварительно заваривая отверстия, прорезанные в этих местах. Это бы не вызвало стремительного погружения судна и позволило бы спасти большую часть узников стального корпуса. Они были настоящими героями, выполнявшими свой воинский долг до последней минуты. Свидетельство тому и их песнь о «Варяге», которую они пели, прощаясь с жизнью. Я слышал эту песню тогда, она и сейчас терзает невыносимо мою грешную душу».

«С госпитального причала меня, эксперта судебно-медицинской лаборатории КЧФ, доставили на катере на Северную сторону. Там, в складских помещениях, без конца и края

на аккуратно установленных в несколько рядов носилках лежали погибшие... Даже сейчас об этом жутко вспоминать... Ведь привозили не просто мертвых, но и останки весьма обезображенные.

В эти склады приходили уцелевшие моряки с линкора и других кораблей — на опознание трупов. Каждый из них должен был внимательно осмотреть всех, кто покоился в этих страшных рядах. Лица погибших, искаженные долгим пребыванием в морской воде, разъеденные мазутом, опознавались с трудом. Иногда вырочали документы, сохранившиеся в карманах, или боевой номер, нашитый на робу. Но и это порой не давало полной гарантии, так как некоторые моряки впопыхах надевали одежду своих товарищей.

Мы приглядывались к татуировкам, браслетам на часах, прижизненным шрамам... Тех, кого узнавали, готовили к захоронению. Неопознанных я фотографировал в фас и профиль. На них заводилась «карточка неопознанного лица».

Погибших хоронили, но на следующий день, точнее ночь, десантная баржа доставляла новую партию поднятых со дна трупов. И все начиналось сначала. Не помню, сколько суток продолжался этот ужас. Все дни слились в один сплошной кошмар. Тяжелый запах разложения, ледящие кровь посмертные гримасы... Но вот что хочу отметить. Хотя на опознание привозили молодых, неискушенных людей, все они находили в себе мужество не прятать глаз, не отворачивать головы. Шли молча и внимательно смотрели.

Я хоть и не «новороссиец», но готов оказать любую помощь в увековечивании памяти погибших линкорцев. — И. Г. Гелерстер. Севастополь».

Бывший командир 4-й башни главного калибра капитан 3-го ранга в отставке Владимир Николаевич Замуриев продолжает этот печальный рассказ в объемистом письме, присланном из Новороссийска. Он навсегда остался в городе, имя которого носил его корабль.

«Наша команда, одетая в химкомплекты, должна была выгружать погибших и укладывать их в складах на пристани. Там же, в конце длинного помещения, были складированы около тысячи гробов увеличенного размера. Мы работали по 9 — 10 часов. Я доставал из карманов документы, зачитывал фамилии, а матрос, сопровождавший меня, записывал их в журнал. Если документов не оказывалось, разрезал большими ножницами робу и искал подписи на тельняшках...

Затем стелили в гроб простыню, укладывали тело погибшего, накрывали его другой простыней и заколачивали крышку с прибитой новенькой бескозыркой. Помечали гроб регистрационным номером и приступали к следующему.

В тот день мы отправили на Братское кладбище 220 гробов. Их возили 6 автомашин, но порой и они не успевали.

На второй или третий день были организованы похороны 42 человек на городском кладбище Коммунаров. Гробы с телами погибших были вывезены ночью и уложены в братскую могилу. Могилы были открыты. Наутро весь оставшийся в живых экипаж был выстроен по подразделениям в колонну по четыре — всего около 1200 человек — и во главе с командиром капитаном 1-го ранга Кухтой, старшим помощником капитаном 2-го ранга Хуршудовым и замполитом капитаном 2-го ранга Шестаком направился на похороны.

Горожане смотрели на нас поначалу с недоверием, — ходили слухи, что, мол, экипаж погиб почти весь и что в колонну набрали подставных лиц... Ох, уж эти слухи! Но вскоре многие стали узнавать в наших рядах своих знакомых, родственников, да и потом линкоровцы всегда выделялись ростом — ниже 175 сантиметров не брали. В общем, поверили и пошли следом.

На кладбище был митинг. Мне запомнилось выступление помощника командира капитана 2-го ранга Зосимы Григорьевича Сербулова. Не скрывая слез, говорил он, как горько хоронить матросов, погибших не на войне, а в мирное время... Он, прошедший всю войну на Северном флоте, не раз смотревший смерти в глаза, плакал по матросам, как по родным детям...

Позже было признано, что похороны организовали неправильно. Нужно было гробы открыть и переносить их на руках. А так снова поползли слухи, что в гробы клали по полчеловека. На самом деле только в два гроба были уложены останки четырех матросов, точнее то, что от них осталось...

Через месяц меня попросили опознать на фото тела двух моряков, выброшенных на берег в районе электростанции.

Мне пришлось выполнять еще одну нелегкую работу. Вместе с замполитом нашего дивизиона М. Б. Ямпольским мы собирали адреса погибших и писали «похоронки». Писали и письма родственникам — в день по 30 — 50 писем. Где-то через неделю нам разрешили сообщать в этих письмах, что все-таки произошло. Писали примерно так: «29 октября в 1 час 25 минут под линкором «Новороссийск», на котором служил Ваш сын, произошел взрыв. Корабль перевернулся и затонул, поэтому мы не можем переслать Вам его личные вещи на память. Такого-то числа его тело было найдено (или не найдено) и похоронено в братской могиле на Северной стороне. Посмертно Ваш сын представлен к правительственной награде — ордену Красной Звезды».

Если были известны какие-либо подробности о службе и гибели сына, сообщали и их. Затем подробно разъяснили, какие льготы имеет семья погибшего: получение жилья в 3-месячный срок, денежное пособие и прочее... Писали в военкоматы с просьбой оказывать помощь семьям «новоросийцев».

Мы старались, чтобы никто из пострадавших «новоросийцев» не остался без внимания. В моей башне служил старший матрос — помощник замочного правого орудия. В момент взрыва он стоял с карабином на посту у гюйса, в носовой части линкора. Ударной волной его выбросило за борт. По счастью, он остался жив, подплыл к якорь-цепи и стал звать на помощь. При этом оружие не выпустил из рук. Вахтенный офицер тут же выслал за ним баркас. Матрос сдал карабин, и его переправили в госпиталь, где поставили суровый диагноз — тяжелое сотрясение мозга. Матросу дали 2-ю группу инвалидности (160 рублей в старом исчислении). Но он не захотел оформляться, боялся, что ему с такими документами откажут в приемной комиссии института. Тогда мы сделали запрос и убедили парня, что его примут и с инвалидностью.

Наконец, последнее, чем мне пришлось заниматься в связи с «Новоросийском», — оформление наградных листов. Для этой цели отрядили группу офицеров в пять человек во главе с командиром артиллерийской боевой части (БЧ-2) капитаном 3-го ранга Ф. И. Тресковским. Работали мы трое суток. Наградные листы были написаны на всех погибших, на шестерых спасателей-водолазов и на девять человек спасенных из корпуса опрокинувшегося корабля (семеро из электростанции и двое из кубрика №32).

И вот 5 декабря 1955 года было указано назначать офицеров «новороссийцев» на повышенные должности...»

Что взорвалось?

Этот вопрос возник в первые же секунды беды, и вот уже треть века он будоражит умы тысяч людей. Однозначного ответа на него нет до сих пор. Правительственная комиссия лишь выбрала наиболее вероятную, на взгляд ее экспертов, версию — невытраленную немецкую мину, не исключив при этом возможность диверсии.

«Когда немцы оставляли Севастополь (конец апреля 1944 г.), — пишет бывший флотский минер А. Тусменко, — то на штатные стоянки кораблей у якорных бочек они кранами установили несколько фугасов в деревянных корпусах...»

Бывший эксперт Правительственной комиссии начальник спецлаборатории инженер-подполковник К. К. Гавемон уточняет: «Немцы выставили цепь мин вдоль берега с интервалами в 150 метров. Когда в 45-м у Килен-бухты подрвался тральщик, ровно через 150 метров водолазы нашли еще одну мину, а еще через полтора метра находилась та самая 3-я бочка, ставшая роковой для «Новороссийска».

На первый взгляд убедительно. Но другие минеры такой закономерности не подтверждают. Напротив, считают, что в последние дни немцы выставляли мины в спешке и потому бессистемно. Ходила по бухтам быстроходная десантная баржа, и с нее вываливали за борт деревянные ящики, начиненные тротилом. Об этом говорили и севастопольские старожилы — рыбаки из Аполлоновки.

«В 1951 году и в последующие годы мне как минеру охраны рейда в главной базе, — пишет капитан-лейтенант в отставке Д. А. Нудельман, — приходилось выполнять работу по подъему и выводу из Северной и Южной бухт немецких магнитных мин.

В районе 3-й бочки, где подрвался линкор «Новороссийск», тоже были подняты две мины. И хотя их батареи при замере имели 9 — 12 вольт, это все же позволяло вызвать взрыв. Мое мнение таково: к 1955 году 1000-килограммовые мины заилились довольно глубоко, так что водолазы в районе 3-й бочки ничего не обнаружили. Однако якорь линкора разворошил мину, и заработал прибор срочности. Это обыкновенные часы...»

«Я считаю, — утверждает бывший командир тральщика капитан 1-го ранга в отставке И. И. Хомяков, — что линкор погиб от немецкой заглубленной спаренной магнитной мины или мины, установленной на 12 крат. Это значит, что неконтактная мина позволяла кораблям одиннадцать раз проходить над нею, а на двенадцатый — импульс, полученный от корабельного корпуса, вызывал взрыв. Чтобы уничтожить такие мины, наши тральщики с электромагнитными тралями по 12 раз проходили над опасными местами...»

«Прибор кратности здесь ни при чем, — оспаривает Хомякова Тусменко, — на mine сработал прибор срочности или ДЧМ — долгосрочный часовой механизм с последовательно подключенными пружинами. Такой прибор взводится сроком на год. Почему же он сработал через 11 лет? Причина проста: перед возвращением в Севастополь эскадры все бухты тралились по многу раз разными типами тралов. Потом для большей надежности торпедные катера пробомбили глубинными бомбами всю акваторию. Вот тут-то при мощном сотрясении прибор срочности, как мы говорим, зааретировался, то есть застопорился до следующего толчка, который и произошел через 11 лет».

«Прибор срочности, — по сути дела, это будильник с пускателем от гидростата — имел недостаток, — сообщает инженер-подполковник Гавемон. — Окончательное приготовление его делается на корабле непосредственно перед постановкой мины. Флотских минеров у немцев к апрелю 44-го почти не было, их гарнизон в Севастополе понес большие потери, поэтому мины просто спихивали за борт, не подготовив их к действию».

Именно об этом говорил мне и инженер-контр-адмирал Н. П. Чикер: все ящичные мины, извлеченные со дна Северной бухты после гибели «Новороссийска», оказались без взрывателей, то есть не снаряженными к боевому действию.

— Так-то оно так, — утверждали эксперты комиссии, — но как раз это обстоятельство и увеличивает вероятность гибели «Новороссийска» от мины. И вот почему. Пробить линкор, пронзить, прожечь все его броневые и неброневые палубы мог только заряд кумулятивного, то есть концентрированного действия...

Взрыв такого заряда с импровизированной кумулятивной выемкой от «аппаратного котелка» мог произойти только в том случае, если разоруженная мина была в паре со снаряженной. Попадались ли такие «связки» в Северной бухте?

— Да, попадались, — говорит бывший мичман, старейший севастопольский водолаз Владимир Дмитриевич Корпус.

«По заданию комиссии, — заканчивает свое письмо А. Тусменко, — была проведена серия экспериментов: поочередно взрывали все известные мины, состоявшие на вооружении немецкого флота. Но ни одна из них не смогла произвести и половинного разрушения того, что было на «Новороссийске». Взрыв нескольких мин носил совсем иной характер — объемный, а не направленный».

Ударная струя раскаленных газов пробила борт и вышла вертикально вверх, проделав в корпусе линкора русло в виде латинской буквы «L». Кумулятивный выброс идет только в одном направлении. Если бы мина была обращена своей выемкой к борту, то форс ее взрыва прошил бы линкор от борта к борту, но ведь огненный смерч главную свою разрушительную работу' проделал по пути вверх. Почему?

Запомним все же эту букву «L».

«Минная» версия проста и удобна: она снимает ответственность за взрыв с начальников различных ведомств — и, видимо, потому все-таки именно ей и отдали предпочтение в заключительном акте комиссии. И все же она неубедительна.

Случайно застопорился долгосрочный часовой механизм мины, причем именно у той, которая случайно была снаряжена всеми необходимыми приборами. Случайно эта мина оказалась в соседстве с другой, у которой была кумулятивная выемка. Случайно ее задел якорем линкор и случайно подтянул ее к себе под борт — к одному из самых уязвимых мест — в район артпогребов с самыми мощными зарядами и снарядами. Случайно часовой механизм, проснувшийся после 11-летней спячки, сработал в самый безмятежный для экипажа заполюночный час...

Сказав в своем очерке в «Правде» лишь об одной версии — о случайно задетой донной мине, я невольно вызвал поток писем, яро и доказательно оспаривавших это объяснение и выдвигавших другое — диверсия. Многочисленных сторонников этой второй версии

неожиданно поддержала «Красная звезда», опубликовав на своих страницах отрывок из записей по поводу

«Новороссийска» покойного военно-морского министра Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова: ...«До сих пор для меня остается загадкой, как могла остаться и отработать старая немецкая мина, взорваться обязательно ночью и взорваться в таком самом уязвимом месте для корабля. Уж слишком это все невероятно...»

«За короля, за честь знамени!»

Однажды на читательской конференции в Севастополе я получил такую записку:

«Н. А.! Известен ли вам такой факт: утром 29.10.55 г. крейсер «Молотов» выходил в море. Сигнальщик старшина 2-й статьи Панкратов и командир крейсера увидели перископ подводной лодки. Об этом рапортом было доложено Пархоменко. О чем говорил командир крейсера с Пархоменко, не ведаю, но только после этого разговора наш командир отказался от своих слов и сказал, что это была, наверное, швабра».

После конференции ко мне подошел пожилой человек.

— Капитан второго ранга в запасе Ганин. Бывший сотрудник особого... У меня есть для вас интересная информация.

— Я бы мог рассказать всю эту историю сам, — сказал Дмитрий Павлович, — но вам, наверное, интереснее услышать ее из первых уст. В нашем доме живет бывший боцман торпедного катера Селиверстов. Давайте заглянем к нему.

— В шестьдесят четвертом году я был в Алжире, — рассказывал П. В. Селиверстов. — В то время в порту работали итальянцы. Они готовили водолазов, точнее боевых пловцов.

Однажды ко мне подошел алжирец, кивнул на одного итальянца и сказал: «Вон тот взорвал ваш линкор, хвастался среди наших офицеров, что, мол, отомстили за честь итальянского флота». Доложил я куда следует. Говорят, до Хрущева довели. На том и кончилось. А что сделаешь? Фактов-то прямых нет...

Тем же вечером, разбирая в гостиничном номере читательские отклики, я извлек из груды конвертов письмо от контр-адмирала запаса Григория Петровича Бондаря.

«В 1955 году я командовал эскадренным миноносцем «Безотказный», который, как и линкор «Новороссийск», входил в одно соединение. 28 октября наш эсминец возвратился с моря через два часа после линкора, который уже стоял на бочке № 3 у госпиталя. С разрешения оперативного дежурного «Безотказный» прошел в глубь бухты и стал под заправку топливом. Было около 21.30.

Мне обязательно нужно было проведать больную жену, которую я не видел более десяти суток, и с разрешения старшего я сошел на берег, заказав катер к Минной стенке к 24.00. Когда возвратился на Минную пристань, катера не было. Вместо него около часу ночи за мной пришел корабельный баркас.

Мы уже отошли от причала на 2 — 3 кабельтова; когда дежурный по соединению эсминцев офицер Двоешерстов попросил меня вернуться, чтобы принять и доставить по

пути донесение о запасах кораблей оперативному дежурному. ОД находился на крейсере «Держинский».

Мы прошли вдоль южного берега бухты мимо линкора и уже миновали его корму, когда заметили, что погас флагманский огонь на крейсере и зажегся на «Новороссийске». Развернувшись, мы подошли к трапу линкора и узнали, что ОД перешел на него. Отдав донесение вахтенному офицеру на юте, мы снова развернулись и продолжили путь на свой корабль.

Добирались до эсминца еще минут 15 — 20 и ничего подозрительного не наблюдали. Когда подошли к кораблю, вахтенный офицер доложил, что получен сигнал: «Все плавсредства к борту «Новороссийска». Это не удивило меня, я предположил обычную тренировку. Только после возвращения баркаса около 05.00 мы узнали о гибели «Новороссийска».

Следовательно, взрыв произошел за время следования баркаса от линкора к эсминцу, учитывая, что ОД успел дать сигнал о вызове плавсредств.

Если бы этот взрыв произошел под килем корабля на глубине в иле, наш баркас это бы почувствовал: гидравлический удар гораздо сильнее воздушного. Но все дело в том, что взрыв произошел не под днищем, а в носовой части корабля по левому борту на 1,5 — 2,0 метра ниже ватерлинии.

Этим же можно объяснить тот факт, что мы на баркасе не слышали ни взрыва, ни удара воды по корпусу баркаса — все заслонил от нас огромный бронированный линкор. И потому даже в кормовых кубриках корабля удар казался глухим и далеким. В то же время, по рассказам очевидцев, во многих зданиях госпиталя вылетели стекла окон, и взрыв был слышен далеко в городе.

То, что взрыв произошел не в толще ила на дне, а следовательно, не под килем корабля, свидетельствует небольшое количество ила в воде и только в районе взрыва. На следующее утро вода в районе стоянки была достаточно чистой, чего не было бы, если мины взорвались бы глубоко в слое ила.

Из всего, что мы тогда узнали о причинах гибели линкора, у большинства офицеров сложилось твердое мнение, что это диверсия и тот, кто закладывал взрывчатку под корабль, выбрал одно из самых уязвимых мест — около погребов.

Вариант диверсии до некоторой степени косвенно подтверждался и теми организационными мерами, которые предприняло командование флотом после катастрофы. Был снят с должности и отдан под суд начальник шумопеленгаторной станции за то, что поставил объект на профилактический ремонт вне графика. Снят с должности и снижен в воинском звании командир соединения кораблей охраны водного района, так как боновые ворота в эту ночь были оставлены открытыми.

Для охраны кораблей 1-го и 2-го рангов были сразу же введены вооруженные вахтенные посты на баке, на юте и по бортам. Проводились и другие мероприятия.

Все это еще больше укрепило мнение офицеров, что взрыв — работа итальянских боевых пловцов. Поползли слухи, что в итальянских газетах за несколько месяцев до этих событий была поднята оголтелая шумиха: до каких пор их бывший линкор «Джулио

Чезаре» будет плавать под советским флагом? Пора, мол, что-то предпринять. А за месяц — полтора шумиха внезапно прекратилась. Конечно, все это слухи, но они были.

Версия о боевых пловцах князя В. Боргезе особенно укрепилась после выхода его книги «Десятая флотилия МАС» (ИЛ, М., 1957 г.), где описаны подобные операции в бухтах Альхисирас и Суда, потопление английских линкоров «Вэлиент» и «Куин Элизабет» в Александрии в декабре 1941 года, налет на рейд Мальта и другие. Истинных же причин гибели «Новороссийска» до нас, командиров, официально никто не доводил...

Трудно сейчас судить о действиях командования флотом по спасению корабля и личного состава. Гибель такого огромного количества людей — тяжелейшая трагедия, и она непростительна при стоянке линкора в главной базе. Никому, и в первую очередь командованию флотом. Но теперь эмоции не помогут, хотя мы все стали очень умными.

Не всякий начальник в те времена мог взять на себя ответственность за нарушение Корабельного устава, чтобы сразу вывести корабль на мель. Нарушивший устав или инструкцию всегда остается виновником всех бед и отвечает в таком случае головой. Весь позор падает не только на него одного, но и на его потомство в поколении. А в то время Корабельный устав требовал борьбы за живучесть корабля до последнего. Это требование было выполнено. А чтобы не сеять панику, было решено не отправлять часть экипажа на берег. Даже после победы в Отечественной войне мы еще были подозрительны и не верили подчиненным. Думали, раз уберем на берег одних, обязательно побегут другие. Так нас приучили. Тем более никто не предполагал, что линкор шириной 28 метров может перевернуться вверх килем на 18-метровой глубине. И уж никак не могли предположить, что, эксплуатируя Ахтиарскую бухту более 170 лет, мы даже не изучили ее дна и не знали о слое ила. А тут еще упустили момент отдачи якорной цепи с бочки...

Возможно, потому что корабли и их оружие очень дорого обходятся государству, мышление на флоте несколько более консервативное. Мы помним, что в парусном флоте Англии прорезание кильватерного строя противника в бою было под строжайшим запретом. Адмиралы, нарушившие это правило, платили жизнью. И долгое время Англия из-за соблюдения запрета терпела поражения на море, пока это не возмутило общественное мнение. Нашлись священник Павел Госта и конторский служащий Джон Клерк, которые обосновали прорезание строя противника, как выгодный тактический прием. И это доказал хорошо адмирал Нельсон своими победами.

И в случае с «Новороссийском». Выполняй требование инструкции и устава, и будешь прав. Это потом мы внесли соответствующие изменения в документы. А тогда, чтобы дать приказание сразу отбуксировать корабль к берегу или отправить лишних членов экипажа на стенку госпиталя в двухстах метрах, нужно было обладать решимостью капитана Гастелло или рядового Матросова. Начальство же, обремененное семьями, почетом и славословием подхалимов, не всегда способно на такие подвиги. Поэтому, прежде чем давать оценку руководству спасательными работами, нужно всесторонне оценить условия, обстановку и меру ответственности за нарушение устава и инструкций. Это ни в какой мере не затрагивает сохранение памяти о погибших».

Откроем книгу, которую помянул в письме контрадмирал Бондарь и которая вышла у нас спустя два года после гибели «Новороссийска». Написал ее бывший офицер итальянского военно-морского флота князь Валериб Боргезе, возглавлявший в годы войны специальную диверсионную флотилию. В нее входили водители человекоуправляемых торпед, быстроходные катера, начиненные взрывчаткой, сверхмалые подводные лодки, боевые пловцы — подводные диверсанты. Весь этот дьявольский арсенал был успешно

опробован в подводных операциях против англичан в Александрии и Гибралтаре. Жертвами боевых пловцов Боргезе стали линкоры «Вэлиент», «Куин Элизабет» и множество транспортов, танкеров, вспомогательных судов.

«По условиям мирного договора 1947 года, — констатирует издательское предисловие к книге, — штурмовые средства итальянского флота подлежали уничтожению, а личный состав — демобилизации. Однако при прямой поддержке агрессивных стран, и прежде всего США, Италия под разными предлогами сохранила часть штурмовых средств и специалистов. После включения страны в агрессивный Североатлантический блок командование итальянского флота открыто приступило к подготовке новых кадров, строительству новых и модернизации старых типов подводных и надводных штурмовых средств».

Теперь, не откладывая далеко мемуары Боргезе, заглянем в советский журнал «Зарубежное военное обозрение» №11 за 1980 год. Статья «Сверхмалые подводные лодки»: «В послевоенные годы интерес к созданию сверхмалых лодок значительно снизился... Однако с середины 50-х годов строительство сверхмалых подводных лодок возобновилось. В Италии фирма «Космос» (г. Ливорно) спроектировала и построила лодки типов SX-404 и SX-506. В зарубежной печати сообщалось, что с 1955 года фирма построила и продала другим странам более 60 таких лодок».

Уж не после ли подрыва «Новороссийска» интерес к сверхмалым подлодкам так резко обострился в середине 50-х годов?! Ведь именно с рокового 1955 года фирма «Космос» стала получать отовсюду заказы на столь успешно показавшие себя в реальном деле SX! Гибель «Новороссийска» могла послужить отличной рекламой нового диверсионного средства.

Вернемся же к книге Боргезе, к тем ее страницам, где «черный князь» характеризует дух своих людей.

«Какая же внутренняя сила воодушевляла их и поддерживала? Что же делало этих людей так непохожими на многих других, отрешенными от личных материальных интересов? У них не было стремления к честолюбию; они не принимали даже искреннего признания их заслуг и избегали почестей и похвал. Богатство их не прельщало; они не получали никакой премии за свои подвиги. Они не получали и повышения в звании и должности, чего легче добиться сидя в министерстве. Не тщеславие руководило ими в стремлении быть участниками исключительных подвигов, поскольку на пути к цели их ждала смерть, а какая польза от того, что тебя отметят после смерти? Одно только вдохновляло их — верность долгу!.. Это безграничное самопожертвование является результатом инстинктивного и глубокого чувства — любви к родине».

Девизом боевых пловцов Боргезе были слова: «За короля, за честь знамени!»

Раздел итальянского флота и передача Советскому Союзу, бывшему противнику, такого крупного корабля, как линкор «Джулио Чезаре», нанесли чувствительный удар по национальным амбициям фашиствующих патриотов.

«Ни один итальянский корабль не будет служить под флагом большевиков», — заявил в одной из газет Боргезе. Меньше всего этого человека можно обвинить в пустом фразерстве. Угроза была брошена мастером подводных диверсий высшего класса, у которого не гнушались поучиться и кичливые моряки гитлеровского флота. «Водители управляемых торпед, — пишет в своей книге Боргезе, — два раза в неделю прибывали в

Специю, где с баркаса или с подводной лодки спускались в море и проводили в ночное время учения, включающие: подход к гавани; преодоление сетевых заграждений; скрытное плавание внутри гавани; сближение с целью; подход к подводной части судна; присоединение зарядного отделения торпеды и отход... Объектами для нападения' были отдельные корабли, временно находившиеся в гавани. Вспоминаю, в частности, случай с линейным кораблем «Чезаре» (будущим «Новороссийском». — Прим. Н. Ч.). Водителям торпед удалось присоединить зарядные отделения незаметно для находившихся на борту корабля людей, хотя предварительно командование и вахтенные были предупреждены и поэтому элемент внезапности отсутствовал. Только когда на «Чезаре» после нескольких часов внимательного изучения поверхности моря скептически заключили: «Они не смогут этого сделать», вблизи борта показались шесть черных голов, и водители, сделав жест рукой, означавший «Все готово», исчезли в ночной темноте».

Итальянские боевые пловцы знали в деталях не только подводную часть линкора «Новороссийск», но и севастопольские бухты, так как в 1942 — 1943 годах в Севастополе орудовало одно из подразделений флотилии Боргезе, оснащенное скоростными катерами и «карманными» подводными лодками типа СВ.

«В начале пятидесятых годов, — пишет из Минска читатель «Правды» В. П. Филиппенко, — среди отдыхающих в крымских международных санаториях («Коммунар» и «Красное знамя» в Мисхоре) бывало немало итальянских граждан. И отличались они от других гостей не только молодостью и здоровьем, но и повышенным интересом к подводному плаванию. Мы, крымские мальчишки, с завистью смотрели на их подводное снаряжение. У них мы впервые увидели маски, ласты, акваланги и т. д. Под видом интереса к подводной фауне и флоре Крыма они свободно разъезжали по всему Крымскому побережью».

Таким образом, к покушению на линкор люди Боргезе могли быть готовыми и морально, и технически. К нашей великой беде, их задача упрощалась еще и преступным небрежением, с которым неслась охрана подступов к Севастополю с моря. Контр-адмирал Бондарь привел некоторые факты, которые подтверждают в своих письмах и другие моряки.

«Корабль дозора (большой охотник), — пишет из Ленинграда офицер запаса М. В. Богданов, — несший охрану входа в главную базу, 28 октября был отозван со своей позиции в район Лукула и Бельбека для обеспечения полетов ночной авиации».

Практически вход в севастопольскую гавань не охранялся почти весь день. Дозорный корабль покинул свою позицию рано утром — в 5 часов 50 минут.

Как бы в оправдание прислал письмо бывший замполит того злосчастного большого охотника капитан-лейтенант в отставке В. Юдин. «Незадолго до происшествия наш корабль вышел на боевое дежурство. 28 октября рано утром мы получили от оперативного дежурного по флоту, которому мы непосредственно подчинялись, неожиданный приказ: выйти в район Качи на обеспечение полетов авиации. Полеты кончились часов в 16-00, но приказа вернуться в точку дежурства все не было и не было, несмотря на наши запросы. И только глубоким вечером мы получили приказ о возвращении. Поздно за полночь мы пришли в свою точку. Не успели отдать якорь, как с рейдового поста нам передали светосемафором, а потом по радио: «Идти к «Новороссийску» спасать людей». Рванули в бухту. Спустя некоторое время в главную базу ворвался весь наш охранный дивизион. «Охотники» ринулись в Южную и Северную бухты на поиск подводных лодок».

Еще одно письмо. Из Севастополя. От ответственного секретаря Военно-научного общества при Доме офицеров флота капитана 2-го ранга в отставке С. Соловьева. «К моменту тех трагических событий я служил в Севастополе в должности командира маневренной гидрографической партии и 29 октября 1955 года по тревоге был направлен к месту катастрофы на ГПБ (гидрографический промерный бот). Подойдя к опрокинутому линкору со стороны Черной речки, ГПБ пришвартовался к стоящему водолазному катеру. Перейдя через катер, я оказался на днище линкора и приступил к выполнению своего задания. Поднятые со дна в районе взрыва предметы, которые могли быть частями взорвавшейся мины, свежих изломов не имели — все было старое, ржавое.

Говоря о причине взрыва, Григорий Аркадьевич Хуршудов, и. о. командира линкора, однозначно считал, что это диверсия: «...они ошиблись на 10 метров, иначе бы попали в погреб главного калибра, и тогда взрыв был бы подобен взрыву малой атомной бомбы».

С мнением Хуршудова о диверсии я полностью согласен и не согласен с версией о связке ящичных мин, которые якобы ушли в грунт.

Крымская сейсмическая станция зафиксировала смещение почвы в два раза большее, чем одна ящичная мина, взорванная экспериментально на Бельбекском рейде. Говоря о диверсии, надо иметь в виду, что диверсанты Боргезе базировались в свое время на Севастополь, боновые ворота со Дня ВМФ были все время круглосуточно открыты, а стоящий в дозоре «охотник», по-видимому, имел неисправную гидроакустическую станцию. Об этом среди флотских офицеров ходили разговоры, мол, командир «охотника» срочно переписывал вахтенный журнал, где это было зафиксировано. Подводные диверсанты могли свободно не только зайти, но и выйти. Ведь корабельно-поисковая ударная группировка вышла на поиск подводной лодки через 8 часов после взрыва! А авиация вылетела с этой же целью через 12 часов! Где уж тут найти иголку в стоге сена!

Кому удобнее «минная версия»? Конечно же, т. Пархоменко — на флоте был полный порядок, бдительность была на высоте. Удобна она и консерваторам, которые идеализируют прошлое. Но эта версия не способствует воспитанию бдительности. Было ли благополучно с бдительностью в те годы? Нет, нет и нет! Не говоря уже об общеизвестных фактах, таких, как безнаказанные полеты иностранных самолетов над нашей территорией, безнаказанные нарушения госграницы и т. п., могу сказать, что часовые порой спали на постах, да не просто спали, а с удобствами: вахтенный на посту службы наблюдения и связи, например, постелил на пол тулуп и спокойно спал, как спала вся дежурная служба этого поста, а капитан-лейтенант Соловьев обошел всю территорию и поднялся на наблюдательный мостик, где и споткнулся о спящего вахтенного. А как меня трое суток искали пограничники в районе Пицунды из-за оставленных следов на берегу? А как пост воздушного наблюдения прозевал падение самолета у себя под носом в море, а потом его три недели мы искали? А как представители Кубанского военного округа пьянствовали на берегу? И это в сталинское время, когда все считалось идеальным, а многими и поныне считается идеальным. Вопрос бдительности актуален и в наше время».

В 1977 году с отрядом советских военных кораблей мне довелось побывать в Ливорно. В том самом Ливорно, где строились сверхмалые подводные лодки SX-506, где размещался центр подводных исследований ВМС, где расположена военно-морская академия, из стен которой вышел и Боргезе... Кстати, именно здесь, на приеме в честь советских моряков, мне удалось впервые увидеть портрет «черного князя». С фотографии, сделанной в годы второй мировой войны, на меня смотрел красивый морской офицер, пухлые губы, выразительные глаза. И только взгляд — напряженный, настороженный — выдавал в нем

рыцаря плаща и кинжала, где «плащом» была морская гладь, а «кинжалом» — человекоуправляемая торпеда.

Но самое интересное открылось мне в зале гардемаринской столовой. Взглянув на две большие картины, висевшие по соседству у входа (других в зале не было), я уже не смог от них отойти. На одном полотне был изображен линкор-красавец «Джулио Чезаре», ведущий огонь на полном ходу. Вторая же картина, вывешенная рядом, как бы давала понять, каким образом было смыто черное пятно с флага итальянских ВМС. В темно-зеленых фосфоресцирующих красках ночной глубины восседали верхом на торпедо два боевых пловца в дыхательных масках. Оба диверсанта уже под днищем корабля. Один из них держится за бортовой киль, другой крепит зажим для мины...

Никакой подписи у картины не было. Скорее всего она изображала боевой эпизод в Александрийской гавани. Но почему в паре с ней оказался парадный портрет «Чезаре» — «Новороссийск», а не какого-либо другого более знаменитого линкора итальянского флота?

«...Корабль вздрогнул от двойного взрыва»

«Возможно, это было эхо, но я слышал два взрыва, второй, правда, потише. Но взрывов было два», — пишет мичман запаса В. С. Спорынин из Запорожья.

«В час 20 раздался странный звук сильного сдвоенного гидравлического удара...», — сообщает в своем письме севастиопольец капитан 2-го ранга инженер запаса Н. Г. Филиппович.

Бывший старшина 1-й статьи Дмитрий Александров, живущий ныне в Красноармейском районе Чувашской АССР, в ночь на 29 октября 1955 года стоял начальником караула на крейсере «Михаил Кутузов». «Вдруг наш корабль задрожал от двойного взрыва, именно от двойного взрыва», — подчеркивает Александров. Да и на ленте сейсмограммы легко просматриваются отметки двойного сотрясения почвы. В чем же дело? Может, именно в этой «двойственности» и таится разгадка причины взрыва?

«Связка мин, ушедшая в грунт, не смогла бы пробить линкор от килея и до «лунного неба». Скорее всего, взрывное устройство было вмонтировано внутри корабля, где-нибудь в трюмах».

Это предположение бывшего старшины 2-й статьи А. П. Андреева, некогда черноморца, а ныне ленинградца, показалось мне сначала абсурдным. Как, линкор «Новороссийск» шесть лет носил в себе свою смерть?! Но когда инженер-капитан 1-го ранга в отставке Э. Е. Лейбович не только высказал такое же предположение, но и начертил на схеме линкора, где, по его мнению, мог находиться подобный заряд, я стал прорабатывать и эту на первый взгляд маловероятную версию.

Лейбович — профессиональный и авторитетнейший инженер-кораблестроитель. Он был главным инженером экспедиции особого назначения, поднимавшей линкор, правой рукой контр-адмирала Николая Петровича Чикера.

— Линкор был построен с носом таранного типа. При модернизации в 1933 — 1937 годах итальянцы надстроили нос на 10 метров, снабдив его двоякообтекаемым булем для уменьшения гидродинамического сопротивления и повышения тем самым скорости хода. В месте сопряжения старого и нового носа был некий объем в виде наглухо заваренной

цистерны, в которой-то и могло быть размещено взрывное устройство с учетом, во-первых, конструктивной уязвимости, во-вторых, близости к артпогребам главного калибра и, в-третьих, труднодоступности для осмотра...

...Линкор могли заминировать с тем расчетом, чтобы по приходе в Севастополь с частью итальянской команды на борту пустить взрывное устройство, выставив на нем по возможности самый отдаленный срок взрыва — месяц, полгода, год.

Но вопреки первоначальным условиям всех без исключения итальянских моряков сняли с корабля еще в Валоне, в Албании. Так что вместе с ними остался и тот, кто должен был взвести долгосрочный часовой механизм в Севастополе. Вот и ходил «Новороссийск» с «пулей под сердцем» все шесть лет, пока в Ливорно не построили диверсионную подводную лодку SX-506. Наверное, слишком велик был соблазн привести в действие уже заложенную в недра корабля мощную мину. Путь для этого был один — инициирующий взрыв у борта, точнее, у 42-го шпангоута.

Небольшую (всего 23 метра в длину) с характерным для надводных судов острым носом субмарину легко было замаскировать под сейнер или наливную баржу-самоходку. А дальше могло быть так.

На буксире ли, или своим ходом некий «сейнер» под подставным флагом проходит Дарданеллы, Босфор, а в открытом море, сбросив ложные надстройки, погружается и берет курс на Севастополь. В течение недели, (сколько позволяла автономность с учетом обратного возвращения к Босфору) SX-506 могла вести наблюдение за выходом из Северной бухты. И, наконец, когда в перископ ли, или по показаниям гидроакустических приборов было замечено возвращение «Новороссийска» в базу, подводный диверсантоносец лег на фунт, выпустил из шлюзовой камеры четверку боевых пловцов. Те сняли с внешних подвесок семиметровые пластиковые «сигары», заняли места под прозрачными обтекателями двухместных кабин и бесшумно двинулись к никем не охраняемым распахнутым сетевым воротам гавани. Мачты и трубы «Новороссийска» (силуэт его читался безошибочно) маячили на фоне лунного неба.

Вряд ли водителям подводных транспортеров пришлось долго маневрировать: прямой путь от ворот до линкоровских якорных бочек не мог занять много времени. Глубина у борта линкора идеальная для легководолазов — 18 метров. Все остальное было делом давно и хорошо отработанной техники...

Двойной взрыв — доставленного и заложенного ранее — зарядов сотряс корпус линкора глухой ночью, когда SX-506, приняв на борт подводных диверсантов, держала курс к Босфору...

Так ли все было или иначе, печальной сути события это, увы, не меняет. Важно другое: расставить обе версии — «минную» и «итальянскую» — в том порядке, который диктует степень вероятности этих событий.

Едва ли не в каждом читательском письме звучит недоуменно-тревожный вопрос: почему так долго молчали о «Новороссийске», как могло случиться, что на героический экипаж пала тень забвения, почему тридцать три года могилы моряков с линкора остаются безымянными?

На непростой этот вопрос проливает некоторый свет письмо ветерана Военно-Морского Флота киевлянина Александра Ивановича Остапенко: «После высокой оценки действий

экипажа «Новороссийска» Правительственной комиссией адмирал С. Г. Горшков издал по флоту свой приказ, так сказать, для внутриведомственного пользования, в котором обвинял «новороссийцев» в неумелой борьбе за живучесть и плохой организации службы. Понятно, что приказ был издан с благими педагогическими намерениями — подтянуть подготовку по борьбе за живучесть на всех флотах и наглядным примером показать, что ждет тех, кто запускает эти вопросы. Отсюда и пошло негативное отношение ко всем «новороссийцам». Но ведь «мертвые сраму не имут», а вот честь живых надо отстаивать».

«Нам не надо наград, — восклицает в своем письме бывший матрос артэлектрик Ф. Дадашев, автослесарь из Баку. — Но помнить и чтить память погибших надо. Все остальное пусть лежит на совести политработников флота».

«Мы обращаемся от имени тех, кто в годы войны в рядах Черноморского флота боролся за честь, свободу и независимость нашей Родины. Наша секция объединяет 76 ветеранов-черноморцев, живущих в Калининградской области. Нам очень непонятна позиция политических руководителей КЧФ, которые проявляют явный бюрократизм в таком святом деле, как увековечивание памяти погибших. Неужели так глубоко внедрилось в нашу жизнь чиновное бездушие, что стало разъедать среду военных моряков — самую сплоченную, самую дружную часть наших Вооруженных Сил?»

Мы просим включить и наш голос за дело увековечивания памяти тех, кто отдал жизнь за линкор «Новороссийск», погибший как в годы войны.

По поручению членов секции — капитан 1-го ранга в отставке И. Блик, мичман в отставке К. Панов и другие».

Нынешним летом в редакцию «Славы Севастополя» пришел ветеран Черноморского флота мичман Федор Ефимович Неижмаков и положил на стол потрепанный альбом — «Список личного состава, погибшего на линкоре «Новороссийск». На титульном листе — печать политотдела соединения, куда входил линкор, и гриф «Не секретно». В списке 541 имя (в него не вошли погибшие аварийные партии с крейсеров и судов, оказывавших «Новороссийску» помощь), в списке все буквы русского алфавита, города и села всех республик страны...

— Откуда он у вас? Где вы его взяли? — засыпали мичмана вопросами изумленные газетчики.

— Нашел в грудe макулатуры, — рассказывал Федор Ефимович. — Отнес в музей КЧФ — там сказали «нам не нужно». Предложил флотской газете «Флаг Родины» — результат тот же. Ну, и хранил много лет у себя, пока не прочитал в газете про «Новороссийск».

«Слава Севастополя» взялась опубликовать этот список в «колонке памяти», с продолжением во многих номерах. Город помнит...

В канун Дня Военно-Морского Флота пришел официальный ответ из Севастополя: «Военный совет, политическое управление Краснознаменного Черноморского флота всегда считали и считают сейчас, что могилы моряков с линкора «Новороссийск» не должны оставаться безымянными. Наша позиция неоднократно излагалась вышестоящему командованию, в настоящее время она одобрена. Руководство флота и города Севастополя рассматривает практическое решение данного вопроса. Член военного совета, начальник политуправления ЧФ вице-адмирал В. Некрасов».

Есть на флоте старая добрая традиция: имена отслуживших кораблей не вычеркиваются из списков, а передаются восприемникам — новым эсминцам, подлодкам, крейсерам... Свыше века не исчезают с бортов имена «Варяга», «Александра Невского», «Адмирала Ушакова»... Нашли себе могучих — атомных — продолжателей рода корабли Великой Отечественной — «Красногвардеец», «Киров», «Фрунзе»...

Вот уже несколько лет бороздит моря и океаны новейший авианосный крейсер «Новороссийск». Вопреки традиции имя свое он получил не от линкора-предшественника. Крейсер назвали «Новороссийском», дабы польстить автору «Малой земли». И когда «подпольный» совет ветеранов предложил передать имя корабля, как это узаконено традицией, в ответ услышали очередной окрик: «Нас не поймут!»

Известно, моряки — народ суеверный, верят в имена счастливые и несчастливые. Пусть имя «Новороссийск» станет счастливым для нового корабля. Пусть экипаж его будет так же спаян и стоек, как моряки линкора в свой грозный час. И пусть каждый из них, «новоросийцев»-тихоокеанцев, найдет свою тропу к стопам Скорбящего Матроса.

Примечания

¹ ТКП — главный командный пункт.

² ПЭЖ — пост энергетики и живучести, откуда ведется управление борьбой за спасение корабля в аварийных ситуациях. Расположен внутри корпуса.

³ Кингстон — запорное устройство в забортных водяных системах.