

РЕКВИЕМ ПО ЛИНКОРУ

Женщины валялись среди надгробных венков, рыдали и голосили, проклиная море, судьбу, корабль, адмирала... В их глазах еще стояло страшное ночное видение: черная туша опрокинувшегося линкора, скопище людских голов в воде, бурлящей от вырывавшегося из корпуса воздуха, от предсмертных вздохов, от взмахов сотен рук, пльвших и утопавших. Они плыли к берегу, где с высоты железнодорожной насыпи зывали к ним их жены и дети. Они тонули у них на глазах, и жены, мертвея, превращались во вдов, сыновья - в сирот. Стена людского горя остановила ночной экспресс, шедший в Севастополь 29 октября 1955 года... Машинист и пассажиры, разбуженные горестным воем, вглядывались в темень бухты, исполосованную лучами прожекторов. Там разворачивалась одна из самых страшных в истории мореплавания трагедий...

Они ничего об этом не знают!

Рейсовый катер отваливает от Графской пристани под разудалую песнь:

Серебристым аквалангом

Я на солнышке взблесну!..

Протискиваюсь сквозь битком набитый салон на корму. Здесь тоже людно. Светлоусый богатырь в кепи с надписью "captен", вышитой на козырьке, потягивает из бутылочки "пепси-колу". Курсант-главстаршина в фуражке старшекурсника придерживает белокурую спутницу - белая юбка, красные босоножки, загорелые ноги, красные ногти. Парень в джинсовой варенке пощелкивал клавишами портативного "Шарпа", заставляя его динамики то голосить про счастливого аквалангиста, то заливаться безмятежными итальянскими песнями. Он очень старался привлечь внимание двух девиц в белых просвечивающих платьях и черных сетчатых колготках. Девицы курили и ели мороженое, чередуя затяжки с обкусыванием вафельного стаканчика.

Катер держал курс на Аполлоновку. По правому борту проплыл Павловский мысок с обелиском эсминцу "Свободный". Затем потянулась длинная серая стенка Госпитальной набережной, и сердце мое тревожно заныло. Где-то здесь... Быть может, он стоял вот на этой якорной бочке... Нет, ту, № 3, линкоровскую, убрали, а новую поставили чуть мористее. И все-таки "Новороссийск" стоял где-то здесь. Возможно, мы даже проходим сейчас над его срезанными водолазами мачтами, в рубках которых, засосанных глубоко в ил, покоятся кости матросов, так и не покинувших свои боевые посты.

"Морской трамвайчик" шел над никому не известной подводной братской могилой...

Ладонь курсанта осторожно блуждала по талии своей прекрасной спутницы. Богатырь в капитанском кепи плюхнул в воду пустую бутылочку. Девицы выщелкнули за борт фильтры докуренных сигарет. "Шарп" источал сладчайшее:

Феличита, феличита-а!..

И тут до меня дошло. Они же ничего не знают! Они все еще ничего не знают! Никто из них даже не догадывается, что в этих зеленоватых волнах, в каких-нибудь ста метрах от берега,

произошла самая смертоносная из всех морских катастроф, какие случались когда-либо в нашем Отечестве.

Глава первая

АВТОГРАФ СМЕРТИ

19 октября 1955 года в 01 час 30 минут 46 секунд самописцы Крымской сейсмостанции прочертили на ленте неровные всплески. Чуткие приборы 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 - из них три бронированные?

Огненный смерч прорвался через многоэтажные кубриков - 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 - полтораста квадратных метров) в корпус линкора, бурля и клопоча, ринулась холодная осенняя вода, густевшая от ила и матросской крови.

На "Новороссийске" сыграли боевую тревогу. Сначала ударили в рынду, потом, когда запустили аварийные дизель-генераторы, - затрзвонили колокола громкого боя.

* * *

Имя этого корабля я слышал давно - еще школьником. Его произносили вполголоса: так и должно было быть - в знак скорби. Но при этом оглядывались - не подслушал ли кто государственную тайну? Шел пятьдесят пятый год... В те времена еще не привыкли называть вещи своими именами. Однако ни тогда, ни теперь гибель линкора "Новороссийск" не составляла и не составляет никакой особой тайны. Не могла быть тайной весть, облетевшая весь флот, сотни семей, все крупные газеты мира...

Несколько лет назад натовские военные журналы, комментируя события тридцатилетней давности, писали, не скрывая злорадства:

"Самая крупная катастрофа в истории Вооруженных Сил Советов результат технического авантюризма большевистского флота. Трагическая гибель большого корабля в центре военно-морской базы, сотни и сотни жертв, унесенных на дно перевернувшимся линкором, десятки заживо погребенных, к которым спасатели так и не смогли прийти на помощь, красноречиво говорят о морской выучке русских, отсталости советской инженерной мысли, жестокости большевистских уставов".

"Русские потеряли самый крупный свой корабль, доставшийся им от итальянского флота как трофей, только потому, что они не смогли овладеть слишком сложной для них западной техникой".

Можно было бы привести добрую дюжину подобных сентенций из других изданий, но нужды в том нет, так как все они перепевают на разные лады одни и те же обвинения.

Тридцать три года мы молчали о трагедии "Новороссийска", словно нам нечего было возразить нашим недругам. Это молчание воспринималось ими (или выдавалось широкой публике) как наше невольное согласие с оценками западных военных обозревателей драмы в севастопольской бухте, оценками весьма предвзятыми, а то и вовсе извращенными.

За треть века нашего несправедливого молчания имя погибшего линкора обросло множеством небылиц, домыслов, кривотолков. "Новороссийск" стал мрачной легендой нашего флота, а севастопольская бухта обрела славу филиала Бермудского треугольника.

"Как же, как же, - приходилось слышать не раз и не два, - ведь на том же самом месте взорвалась и погибла в 1916 году "Императрица Мария" лучший линкор Черноморского флота. Причем оба корабля перевернулись и оба унесли свои экипажи на дно..."

"И все курсантики, молоденькие... Их как раз на практику туда направили".

"Трое суток живые из-под воды в корпус стучали..."

"Водолазы работать не могли... Все коридоры трупами были забиты. Трое в уме повредились..."

По счастью, еще живы люди, которые могут рассказать, как было все на самом деле... А те, кто уже ушел из жизни, успели оставить свои свидетельства...

Я держу в руках обрывок ленты с сейсмозаписью взрыва. Кто-то ее сохранил и принес в редакцию газеты "Слава Севастополя".

Я всматриваюсь в пляску линий, будто по ней можно разгадать тайну взрыва, будто вот-вот, еще мгновение, и тесно сжатые пружины отметок развернутся в слова, и тогда я прочту всю страшную скорбную и героическую хронику той последней ночи погибшего линкора.

Нет, на ленте только то, что начертали бесстрастные самописцы - взрыв. Дописать все остальное предстоит моему перу. Смогу ли, сумею? Не уведет ли подлая привычка в сторону от сути, скругляя углы и смягчая жестокую правду? Не толкнет ли под локоть в самый ответственный миг внутренний цензор, трусливо затаившийся в потемках души?

Боже, сколько глаз будет следить за моим пером - взыскующих, сочувствующих, ненавидящих, умоляющих, требующих... Ведь все это было так недавно, и тысячи людей, переживших "Новороссийск", будут судить мои строки неподкупным судом совести.

Я с надеждой вглядываюсь в косокрышие домики Аполлоновки, прилепившиеся к старинному акведуку. Там живет человек, с которого я начну эту трудную повесть, у которого попрошу займы толику его великого мужества. Иван Иванович Кичкарюк, бывший сельский кузнец, старшина 2-й статьи в инвалидной отставке, некогда вертикальный наводчик зенитного автомата на линкоре "Новороссийск", ныне аполлоновский рыбак. Избранник судьбы, он единственный, кто остался в живых из сотен попавших в сердцевину сверхмощного взрыва. Огненный вулкан выбросил его, спящего, вместе с койкой и куском палубы далеко в море...

Аполлоновка - кусочек Неаполя или Ливорно, вкрапленный в тело Севастополя. Амфитеатр красночерепичных беленых рыбацких лачуг пересекает массивная аркада древнего водовода,

сложенного отнюдь не рабами Рима, а матросами адмирала Лазарева, дабы шла питьевая вода в морской госпиталь, расположенный на берегу бухты. Люди здесь живут простые - рыбаки, яличники, фуражечники, водолазы, боцманы, рабочие Морзавода. Народ по южному горячий, отчего Аполлоновка издавна снискала себе славу слободы удалой, бесшабашной, чуть ли не разбойной.

Я с ужасом посмотрел, как аполлоновские мальчишки ныряют под винты отходящего катера - такой у них тут жутковатый спорт, - и отправился на поиски дома Кичкарюка. По счастью, хозяин случился поблизости - подкрашивал на шлюпочном причале железный трап. Доброе усталое лицо, крепкая ладонь с обрубками пальцев. Армейские шаровары, заправленные в сапоги, тельняшка. Прихрамывая, Иван Иванович повел меня к себе. Мы взобрались на железнодорожную насыпь, прошли по путям шагов полтора, пролезли в пролом госпитальной стены и вскоре оказались в небольшом домике, затерявшемся в колючих зарослях у самой железной дороги. Половина домика была отведена под госпитальный склад; в другой половине и квартировал бывший старшина со своей семьей...

В тот предвыходной октябрьский вечер старшина 2-й статьи Иван Кичкарюк сошел на берег, в свое, сам того не зная, последнее увольнение.

Сошел с дружком Иваном Рязановым, старшиной из службы снабжения. И тот не чуял последнего часа (как уйдет он по боевой тревоге в свой склад, так и найдут его там водолазы)...

В конце октября осень в Севастополе только начинает пробовать свои краски: чуть мазнет охрой по кронам каштанов, да почернит и без того черную, переспелую ягоду-ежевiku. Есть еще одна верная примета: флотский люд поменяет беловерхие бескозырки на черные. Октябрь - время черных фуражек на флоте...

За пять лет срочной службы Иван Кичкарюк так и не сыскал себе подругу в Севастополе. Не то чтоб девчат не было - немало их приехало заново отстраивать город. Не то чтоб фигурой не вышел - стати бывшему кузнецу не занимать было. А вот сколько танцплощадок обошел - и на Историческом бульваре, и на Матросском, и на Корабельной стороне, - а ни одна из девушек так и не приглянулась.

На линкор вернулись с последним баркасом, в первом часу ночи. Покурили на баке, проверили дневальных: старослужащие блюли порядок на корабле не по долгу - по совести. Жил Иван в первом кубрике. Койки-гамаки висели здесь в три яруса. На самых верхних спали молодые матросы, на нижних - те, кто служил по пятому году. Койка Кичкарюка висела в среднем ярусе. В нее он и забрался. Уснул быстро под привычный хор храпунов...

Проснуться, точнее, очнуться ему довелось спустя неделю. Смерч взрыва выбросил его вместе с койкой и стальным куском палубы в море. В рубашке появился на свет Иван Кичкарюк, в тельняшке родился заново, когда в первородной слепоте, немоте и беспомощности вынырнул из глубины ночного моря. У него было переломлено левое плечо, раздроблен локоть, оторваны пальцы на правой руке. Череп походил на растрескавшуюся скорлупу придавленного яйца. Оглушенный, контуженный, глаза и уши забиты илом, Иван не видел и не слышал, как к нему подошла спасательная шлюпка. Он даже не почувствовал, как его вытащили из воды... Был в полном беспомощности. И барахтался, выгребая одной правой, лишь повинувшись неугасшему инстинкту жизни.

В сознание пришел на шестой день - попросил пить, медсестра подала ему чашку, отпил несколько глотков и снова свалился без чувств. В это минутное прояснение он все же успел

запомнить лицо девушки. Ему показалось, да он и сейчас считает, что она и есть его главная спасительница.

Медицинская сестра Мария Петровна Бондаренко:

- Взрыв я слышала сквозь сон. Но Севастополь взрывами не удивишь: то учения, то салют, то еще что... Утром иду на работу, смотрю: госпиталь, Аполлоновка - все оцеплено солдатами с винтовками. Накануне в Севастополь приезжал бирманский президент - ну, может, к нам пожаловал?

Матросы в трусах по двору бегают. Опять удивляюсь - может, на рентген привели? Но почему в такую рань?.. Глянула в море, а там... Будто огромный кит в бухту заплыл: длинная широкая туша... Пригляделась, а то не кит корабль перевернутый. Линкор "Новороссийск". У меня сердце так и заныло... Прихожу в отделение - палаты полным-полнехоньки: по два-три матроса на койке...

Для медсестры Маши Бондаренко искалеченный старшина был одним из многих раненых, доставленных с линкора "Новороссийск". Раненые выздоравливали, выписывались, а этот лежал пластом месяц, другой, третий... Его переворачивали на простыне, кормили с ложечки... Он ей улыбался, он бодрился, шутил, а весной, когда встал на ноги и врачи разрешили ему недолгие прогулки во дворе, насобирал букет маков и принес ей в дежурку...

Маша была старше его на пять лет. У нее был жених - рослый и крепкий матрос с подводной лодки. Она сама выбрала свою судьбу: стала женой искалеченного парня с "Новороссийска". И хотя Ивана Кичкарюка выписали на девятый месяц лечения, он нуждался в серьезном уходе. Мучили его сильные головные боли, слышал с трудом: в среднее ухо попал ил... Маша, Марья Петровна, растирала его всяческими снадобьями, разрабатывала левую руку, добывала лекарства, обивала пороги медицинских светил... В давние времена ее старания - каждодневные, из года в год! - назвали бы подвигом любви и милосердия. А для нее, слышавшей громкие слова лишь по радио, да с трибуны профсоюзных собраний, то была обыденная жизнь, которая и по сию пору такой остается...

Когда-то бывший сельский кузнец Иван Кичкарюк подковывал самых норовистых лошадей, отбивал косы, выделывал шкворни, болты, скобы... Теперь же его десница молотка удержать не могла. Кому он нужен такой в деревне? Не захотел возвращаться домой инвалидом. Остался при госпитале, нашлась ему в подсобном хозяйстве работенка - что-то вроде плотницкой: вешалку прибить, тумбочку починить...

Пенсию ему положили 260 тогдашних рублей, то есть 26 нынешних. Однако начальник горсобеса товарищ Громов, узнав, что Кичкарюк работает в госпитале, урезал и без того невеликую сумму в половину - 13 рублей. Но и это казалось Громову разбазариванием государственных средств. Каждый год вызывал бывшего старшину во ВТЭК на переосвидетельствование. Добился-таки своего: перестал Кичкарюк пенсию получать. "Ты большие деньги в госпитале огребаешь!" - попрекнул "вымогателя" товарищ Громов. Пришел Иван домой и сказал: "Все. Больше никуда ходить не буду. Не выдержу, ударю кого посадят".

Было от чего прийти в отчаяние: из госпиталя Кичкарюка выжил новый завхоз, которому нужен был полноценный плотник. Подыскал Иван Иванович новую работу, а там не берут: плохо слышит. И остался он без зарплаты и без пенсии. И это в такой-то год, когда в семье прибыло - родила Маша девчущку. Тамарой назвали. Махнул рукой Иван на свои недуги и нанялся боцман на портовый водолазный бот. А жена, Мария Петровна, рук не опустила, в одиночку повела войну с начальником горсобеса товарищем Громовым, который целых два

года сэкономил на беспалом старшине государственные средства. Справка об "увечьях, полученных при прохождении воинской службы" - ох, с каким трудом выхлопотала ее Мария Петровна! - исчезла в бумажных недрах горсобеса.

- Куда ни напишу, все в собес возвращается. Товарищ Громов говорит: "Хоть вагон бумаги испиши, все равно мы будем решать". Так два года решал... Пошла я к депутату... Опять мои бумаги к Громову вернулись. Тогда взяла и написала министру обороны товарищу Малиновскому. Тут закрутилось колесо. Горздравотдел занялся. В общем, восстановили: тринадцать рублей в месяц стали приходиться... Все-таки облегчение. Жили мы в казенном домике при госпитале...

Как жили, жаловаться она не стала. Тут и так все видно, стоит только окинуть глазом неказистое строение под железнодорожной насыпью, не на улице даже - на Госпитальном спуске. Во второй половине их жилья - продсклад, поэтому всякая подпольная живность нередко объявляется и на кухне Марии Петровны. Дочь моряка, жена моряка, она давно привыкла ко всяким житейским неудобствам. Вот только за Ивана обида брала - кровь пролил, здоровья лишился, кругом прав, а постоять за себя не может. Впрочем, за себя, а порой и за других, стоял он в ходовой рубке. Бывало, шторм, качка валили всех с ног, и тогда хромой и беспалый старшина с "Новороссийска" по многу часов кряду не отходил от штурвала. А на буксире "Дмитрий Донской" в штормовом переходе из Одессы в Севастополь и вовсе больным - с температурой под сорок - нес рулевую вахту.

Нет у Ивана Кичкарюка ни наград, ни регалий. Один только значок с силуэтом линкора "Новороссийск" под Военно-морским флагом с траурной лентой. Раз в году - в последнее воскресенье октября - прикалывает он его к пиджаку и приходит на Приморский бульвар, туда, где собираются уцелевшие товарищи по экипажу линкора. Здесь-то я и познакомился с Иваном Ивановичем. Потом вместе шли на "морском трамвайчике" к достопамятной якорной бочке, бросали цветы в непроглядную воду бухты. Там, в многометровом слое ила, огромной железной занозой торчала срезанная водолазами фок-мачта "Новороссийска". Ее не удалось вытащить из грунта, она ушла слишком глубоко. В задраенных рубках, словно в стальных склепах, лежат кости моряков, не покинувших боевые посты. Мы проходили над подводной братской могилой, последним, что оставалось от поднятого, разрезанного на лом, бесследно исчезнувшего в мартенах Запорожстали корабля.

Цветы качались, кружились в быстрых воронках кильватерной струи.

Иван Иванович, глотая слезы, бросал в воду георгины за георгином. И контр-адмирал Карл Иванович Жилин бросал, и старшина 1-й статьи в отставке Леонид Иосифович Бакши, и бывший замполит Григорий Моисеевич Шестаков, и вдова офицера из БЧ-5 - Ольга Васильевна Матусевич, и еще многие бывшие офицеры, мичманы, старшины и матросы "Новороссийска".

Теплоходик "Омега", не сбавляя хода и не приспуская, как положено в таких случаях, флага, поспешно, будто чураясь горя этих людей, понесся на Северную сторону, где маячила пирамидальная часовня Братского кладбища. Потом мы долго, растянувшись на добрую версту, поднимались в гору, шли мимо старинных саркофагов героев первой обороны, пока не взобрались почти к самой часовне, а оттуда по заросшей, неприметной тропе взойшли наконец к подножию мемориала "новороссийцам", к стопам Скорбящего Матроса. Сгрудились, постояли с фуражками и шляпами в руках, сказали, кто хотел, короткие речи, а потом отошли в сторону, к часовне, и там, на забытых реставраторами лесах, разложили прихваченную из дома снедь. Помянули.

Мне бы тогда заприметить Ивана Ивановича, расспросить... Но держался он в тени, а рассказчиков - бойких, ярких, памятливых - было вокруг столько, что я порой терялся: кого слушать...

На другой день, коротая время перед поездом, я заглянул в Аполлоновку к знакомому фуражечнику и вдруг увидел на шлюпочном причале Кичкарюка.

Во дворике Кичкарюков стояла детская коляска с семимесячным внуком.

- Вот еще один моряк, - счастливо улыбнулся дед, взяв мальчика на руки. - Дочь вышла замуж за капитан-лейтенанта. Оба на Курилах служат. И дочь тоже. В матросском звании - на военной почте. Ну а мальчонку врачи не велели на острове держать. Климат не тот... Вот пока с нами живет. Бабка за нами смотрит - что за внуком, что за дедом. Обоих пестует. Нам без нее пропасть.

Пока Мария Петровна собирала на скорую руку стол, пока грелся чайник, рассматривали - вот уж не скучное занятие - семейные фотографии. Бравый боцман с броненосца "Орел" - отец Марии Петровны. Пережил Цусимский бой, японский плен, Гражданскую войну. Умер в сороковом... Вот линкор "Новороссийск", озорной матрос, забравшийся в тринадцатидюймовый ствол главного калибра и выглядывающий оттуда, чтобы показать, какие жерла у орудий линкора. Вот дочь Тамара в розовом свадебном платье, рядом стройный офицер в парадной морской форме...

В 1981 году Ивану Ивановичу Кичкарюку выдали удостоверение инвалида Великой Отечественной войны. Можно было бы порадоваться за него, если бы не омрачала радость одна мысль: четверть века понадобилось для того, чтобы справедливость восторжествовала. Жаль, что товарищ Громов, воитель горсобеса, не слышал об этом факте: ушел на заслуженный отдых. А почему бы и не заслуженный? Только за борьбу с Кичкарюком его заслужил - сколько сил ей отдал! Кто-кто, а уж он, наверное, не знал никаких проблем с оформлением пенсии...

С инвалидским удостоверением Иван Иванович ходил недолго.

В одесском трамвае вытащили у него бумажник со всеми документами. Паспорт, правда, прислали по почте... И на том спасибо.

Эх, знал бы тот ворюга, чьими льготами он собирался пользоваться!

Выдали Кичкарюку дубликат.

Красная книжечка пришлась как нельзя кстати. С ее помощью дед Иван трижды летал на далекий Курильский остров к дочери - помочь молодым обжиться на новом месте. А место ого-го какое - добраться или выбраться на островок можно лишь пограничным катером, да и тот через узенький, но бурный проливчик два часа выгребает. Жизнь тут лихая - то штормы по месяцу, то землетрясения, то цунами... Тамара не жалуется, как-никак внучка моряка, дочь моряка, жена моряка, да и сама - морячка. А это, как поется в песне, что-нибудь да значит.

Это неверно, что все счастливые семьи похожи друг на друга. У семьи Кичкарюков - свое счастье, ни на чье не похожее, выстраданное, выхоженное, трудное... И все-таки счастье.

Вот попробуй тут не скажи - судьба. Огненный столб взрыва, искалечивший, но пощадивший матроса, будто повелел ему - живи здесь, подле страшного места, тут найдешь

себе и суженую, и кров, и дело, и все, чем счастлив человек. Живи и помни. Иван Кичкарюк живет и помнит.

Автографы смерти, знаки той давней беды, остались на ленте сейсмографа, на искалеченном теле Ивана Кичкарюка, на судьбах сотен, тысяч людей...

"В войну мы были мальчишками..."

Сколько было матросов на "Новороссийске", столько и судеб. Невозможно выбрать одну - общеподобную, типичную. И только время было одно на всех, и оно пометило их своими приметам, как пометил их флот одними и теми же лентами на бескозырках...

Матрос Виктор Салтыков, бывший левый замочный 7-й зенитной батареи линкора "Новороссийск".

Он совсем еще не стар - немного за пятьдесят. Голубоглазый круглолицый русак из новгородского города Чудова. Тридцать лет работает в Севастополе таксистом. Вместе с сыном, в одном таксопарке.

И все у него хорошо. И дом в Инкермане - полная чаша. И свои голубые "Жигули" на ходу. Но стоит в его глазах и мучает невысказанное, незабытое, непередаемое... Виктор Иванович Салтыков:

- Мать умерла, когда мне семь лет было. Отец как раз на финской воевал. Остались мы с сестренкой одни. Отец вернулся, пожил с годик и снова на фронт. В июне сорок первого ушел. А в сорок втором погиб на Пулковских высотах. Снайпером он был.

Сестру увезли из Чудова в деревню. Я ее потом лишь через двадцать лет разыскал... Ну а мне в ту пору девять стукнуло. Фронт вплотную надвинулся. Отправился я к бабушке, что за тридцать километров в селе жила. Шел по дороге вдоль Волхова вместе с беженцами, вместе с солдатами. "Мессеры" ту дорогу поливали свинцом. Я, как и все, падал на землю, укрывался за деревьями. Какой-то солдат мне сказал: "Не так ложишься, малец. Поперек. А надо вдоль. Не то немец тебе ноги отшибет, так и сгниешь в болоте. Головой ложись..."

Прибился я к этому бойцу, а он шел с горсткой своих товарищей, в ботинках без обмоток, отступали, видно, или часть свою догоняли. Солдаты ему говорят: "На что тебе этот малец?" А он: "Со мной пойдет, ни за что не брошу".

Через Волхов разрешали переправляться только военным. Гражданские беженцы, повозки, скот - толклись по берегу. Разбегались, только когда немцы прилетали. Бойцы сели в лодку и меня с собой взяли. Шли за баржей с танком на палубе. Едва выплыли на середину реки, как опять "мессеры" налетели. Бомба угодила в баржу, танк свалился в воду, и волной от него перевернуло нашу лодку. Я плавать умел, но боец велел держаться за его гимнастерку. Так и выплыли. Собрались на берегу, кто доплыл. Отжали обмундирование и двинулись в ту деревню, где бабушка жила. Бабушка спрятала бойцов в дальней бане. Утром велела отнести им картошки и сказать, что в деревне немцы. Я пошел. Смотрю, все спят. Один на пороге бреется. Я ему передал, что бабушка сказала. Он крикнул: "Подъем!" Все вскочили, быстро собрались и ушли.

Так войну я в деревне и прожил, пока наши блокаду не прорвали и Чудов не освободили.

Спустя лет двадцать - уже после службы - разыскал я в Чудове сестру. Сказали мне знающие люди, что в магазине работает. Захожу в магазин, смотрю на продавщиц - какая из них Люда? Узнать не могу. Пошел к ней домой - адрес мне дали. Дождусь, думаю, тогда и узнаю. Дома дети, племяши мои, значит: "Мамка на работе". Тут Людмила приходит. "Брат так брат. Садись ужинать". Странно, думаю, встречает. Или не признала? Приходит с работы ее муж, она меня знакомит: "Вот брат мой двоюродный". Ах, думаю, вот оно в чем дело! Она меня за двоюродного приняла, что в соседней деревне жил.

"Не двоюродный, - говорю, - а родной".

"Как - родной? Быть не может! Витюшка в сорок первом погиб. В дом бомба попала..."

"Попала, - говорю, - да в другую половину. Меня соседи взяли. Давай-ка свой паспорт, сличим".

Сличили. "Ты - Салтыкова, и я - Салтыков. Ты - Ивановна, и я Иванович. Ты в Чудове родилась, и я там же".

Вот тут и признали друг друга. И в слезы...

Ну а с отцом у нас такая встреча вышла. Купил я как-то книжку "Бойцы Выборгской стороны". Вдруг в глаза строчки бросились: "Иван Салтыков, снайпер-инструктор 265-го стрелкового полка 5-й ополченской дивизии. Награжден орденом Красного Знамени за 137 убитых фашистов. Погиб на Пулковских высотах..." Поехали мы с дочерью в Ленинград. Там в одной школе музей 5-й дивизии. На стенде фото: слет снайперов Ленинградского фронта. Пригляделся - с краю отец мой стоит... Так вот и встретились...

В конце пятьдесят первого года меня призвали на флот. После присяги нас, молодых, минуя учебный отряд, доставили прямо на линкор. Я до службы работал в Северо-Западном речном пароходстве, так что имел представление, что такое судно. Но тут - такая громадина! Во сне не приснится.

Разместили нас в кормовом кубрике. Моя койка-гамак самая верхняя - в третьем ярусе. Никогда в таких не спал. Кое-как влез. Устроился, лежу на спине. Захотелось перевернуться на правый бок. Только повернулся, кувырк и вниз слетел, на спящего старшину. Еще раз влез и еще раз кувырнулся. Чуть не плачу - издевательство, а не койка. Старшина сжалился: "Возьмись за пиллерс, подтянись, найди место спиной и опускайся". - "А если на боку?" "Свалишься". - "А вы как же?" - "С наше, браток, послужишь, так же научишься". Потом, конечно, приспособился. Шутка ли - пять лет в гамаке качаться. Зато в шторм - никаких проблем, вся батарея качается от борта к борту, как младенцы в люльках. Только храп стоит.

В тот первый день захотелось нам с приятелем в гальюн. Да где его найдешь в таком лабиринте? Спросили мы у старослужащего Ивана Сопронова. "Ладно, - говорит, - дуйте за мной!"

Ну мы и дунули. Шли по каким-то длинным коридорам, спускались под палубы, пробирались через кочегарки, снова поднимались и снова петляли по каким-то проходкам, коридорам... "Ну, - думаю, - дела. Мало того, что убегаешься, так и не найдешь его, этот гальюн, пропади он пропадом". Мы уж и вовсе ориентировку потеряли - где корма, где нос, где левый борт, где правый... Тут Сопронов нас наконец привел. "Вот вам, блаженствуйте!" И ушел. Дела мы сделали, а как обратно выбираться? Стали Ивана искать, всех подряд спрашивать: "Не видали ли моряка такого - рослого, полного?" Народ посмеивается: "У нас тут все не худенькие! Из какой он бэ-че?" - "Не знаем". - "А вы из какой?" - "Артиллеристы

мы..." - "Дивизион какой?" "Зенитчики..." - "Эк вас куда занесло! Да у вас же свой гальюн рядом". Ну, хохот, конечно... Разыграл нас Сопронов. Нашлась добрая душа, вывела нас на верхнюю палубу, а там по левому борту на ют пробрались, отыскивали свой люк и вниз.

В октябре пятьдесят пятого я дослуживал четвертый год. Сам уже молодых за кипятком на марс посылал. Ну, правда, сигнальщики перехватывали, объясняли, что выше лезть уже не положено, а за чаем надо метров на двадцать вниз спуститься - на камбузную площадку, в самоварную выгородку.

За неделю до взрыва линкор стоял в Донузлавском порту. В три часа ночи всю эскадру подняли по тревоге, и корабли срочно перешли в севастопольскую бухту. Говорили, что в Черном море обнаружили неизвестную подводную лодку. Вот и перевели нас под надежную защиту.

В пятницу 28 октября, после выхода на стрельбы, мы встали против Госпитальной стенки. Объявили сход на берег и стирку. Боцманская команда вооружила бельевые леера, подали воду на ют, и там на тиковой палубе (деревом была покрыта только корма) мы начали драить щетками свои робы и форменки. Стирала на совесть. Были такие ловкачи, что замазывали всякие пятна на белых брюках и форменках зубным порошком. Но Сербулов, помощник командира, умел их выводить на чистую воду. Выстроится братва перед увольнением по "форме раз" (белый низ, белый верх), Сербулов пройдет вдоль строя и - цепочкой по штанам. У кого белая пыльца вспорхнет - вон из строя стираться...

Я в увольнение не собирался. Постирал бельишко, а вечером отправился в гости к земляку - шестнадцатилетнему юнге из оркестра Коле Крайневу. Он тоже родом из Чудова. Знать бы, что видимся с ним в последний раз. Взрыв прошелся как раз через кубрик музыкантской команды, и юнгу разорвало в клочья...

Взрыва я не слышал. Наш 13-й кубрик находился под шкафутом правого борта, в забашенном пространстве 2-й противоминной башни, за ее основанием и висели наши койки. Проснулся от крика дневального Омельченко:

- Подъем! Корабль взорвался!

Света нет. Включили аварийные синие плафоны. Молодых толкаю, а они спят, только во сне мычат. Молодых много было. Наши войска как раз из Австрии вывели, и часть солдат прислали на линкор. Прибыли за день до взрыва, в сапогах. В воде их потом эти сапожки потянули. Объявили боевую тревогу. У нас, зенитчиков, так было заведено: по тревоге хватали одежду и - на боевые посты. Там уже одевались. Главное, чтобы успеть самолеты "противника" встретить. А в чем ты - неважно. В трусах и шлемофоне, но в руках - маховики, в прицелах - небо.

Нас вот так же в пятьдесят четвертом подняли. Тогда над севастопольскими бухтами пролетал иностранный самолет-разведчик. "Новороссийск" первым открыл зенитный огонь. Но наш потолок - 14 километров, а самолет выше летел. Били в самый зенит, так что осколки на корабль полетели. Ведищеву, правому замочному, плечо разворотило... Вся эскадра стреляла, но самолет ушел. Его потом над материком сбили, почти как Пауэрса.

Вот мы и решили - снова провокация. Примчался я на свой 71-й боевой пост - это на правом борту возле фок-мачты спаренные зенитные "сотки". Натянул шлемофон - первая команда пошла:

"Орудие боевым - зарядить!" Тут из элеваторного люка стали выскакивать патроны - один за другим. По 28 килограммов штучка. Зарядил я свое левое, доложил "Товъсь!", руку на спуске держу, слышу в наушниках голос наводчика вертикального: "Цели нет". Наводчик горизонтальный: "Цели нет". Прогнали по всему азимуту - одни звезды. Нет воздушных целей.

Слышу команду с КП: "Дробь стрельбе. Спасать людей. Спустить шлюпки!"

У нас в батарее были лучшие гребцы - призовая шлюпка. Шлюпки спустили быстро. Спасли тех, кого выбросило взрывом в море: часового на баке, Кичкарюка Ивана из нашего дивизиона и еще моториста с баркаса. Ночью под правым выстрелом стояли баркасы. В воде от взрыва образовалась впадина-воронка. Баркасы в нее провалились. Кто наверху в них спал - тех выбросило на поверхность, кто внутри - погибли.

Меня послали в носовую часть - на разведку и помощь. Первый, кого я увидел, - наш почтальон Блинов. Стриженный по второму году, он лежал навзничь, с вывалившимися кишками. Глаза были открыты, но уже ничего не видели. Помощь Блинову была не нужна... Я побежал дальше, к огромной - от борта до борта - дыре в палубе. Оттуда неслись крики и стоны, туда светили фонарями, спускали переносные лестницы... Весь бак был залит илом. Набрал его полные башмаки...

Никогда не забуду, как старшине 2-й статьи (фамилию не знаю) зажало полуоторванным комингсом правую руку. Как ни дергали его, как ни отгибали железо - крепко зажало, ни в какую. А нос погружается, вода подступает. Ему аварийный топор притащили, "Руби руку!" - кричат. А он не может, духу не хватает... В воду уже по грудь ушел... Притащили ему кислородник, КИП-5*, натянули маску, так он и ушел под воду, только свободной рукой на прощанье помахал... Кислорода ему на час, наверное, хватило...

В корабельном карцере двое сидели. Один из нашей батареи - Иван Медведков, москвич, сирота. Нагрубил старшине батареи мичману Родионову и сел. Другой - Науменко, из БЧ-5.

Часовой стоял из молодых - Бойко. Испугался крена, хотел бежать. Арестованные в крик: "Выпусти!" Бойко сбил прикладом замки. Успел. Выскочили. Науменко и сейчас живет, на Морзаводе бригадиром дизелистов работает. А Медведков при опрокидывании утонул.

Весной ездил Медведков в отпуск. Коля Рылов его к себе пригласил - в тамбовскую деревню. Там он зазнобу завел и даже ребенка успел зачать - к ноябрьским праздникам ждали. Как раз и служба кончалась. Костюмчик к свадьбе справил. Да вот не довелось. И Коля Рылов погиб. И вот что обидно: живет где-нибудь Иваново дите, парню или девице сейчас уже за тридцать. А отца подлецом считают. Обещал жениться и не приехал. Похоронку ведь в ту деревню не прислали. Хотели с ребятами написать - да кому? На деревню девушке? Ни имени невесты не знали, ни названия села...

Сидели мы при орудии, пока не дали команду: "Незанятым борьбой за живучесть спуститься в кубрики, забрать комсомольские билеты, книжки "боевой номер" и построиться на юте!"

Что было дальше? Бежим мы на ют по правому борту. Не успели добежать новая команда: "Всем по боевым постам!" На наше счастье, на рострах стоял помощник командира Сербулов. Он-то сразу понял, что нам грозит, и на свой страх и риск адмиральскую команду отменил. Крикнул нам: "Всем к борту!" Линкор уже вовсю кренился на левый борт. Мы помощника послушали, это нас и спасло. Перелезли мы через леера правого борта и встали на неотваленные выстрела. По ним хорошо было добираться до десантных барж, что стояли под правым бортом. Но на пути к ним - парадный трап. У входа на него - комфлота

Пархоменко с адмиралами. Застопорились мы. На адмиралов не попрешь. Сели на выстрел и ждем.

Старшина батареи мичман Родионов кричит мне с площади грот-мачты: "Виктор, давай сюда! Мачта в любом случае над водой останется... Давай шустрее, а то пожалеешь!"

Мичман Родионов всю войну на "Красном Кавказе" прошел, знал, что к чему. Я бы полез к нему, но побоялся: уж очень высоко, 27 метров. С борта все же пониже прыгать... Не помог Родионову фронтовой опыт. Грот-мачта, облепленная на всех площадках и мостиках людьми, со всего размаха ухнула в воду, сразу же ушла в жидкий грунт на глубину своей высоты. Почти все погибли.

Мы же сидели за леерами на выстрелах, в общем-то на борту, и когда он стал выходить из воды - линкор опрокидывался на левый бок, - мы побежали по нему, как бегут по цилиндру эквилибристы. Сначала мы бежали мимо иллюминаторов по краске, потом краска кончилась, и за ватерлинией пошло мокрое, скользкое, обросшее ракушками железо. Оно надвигалось на нас, уходило под ноги со страшной скоростью, но все же мы успевали. Это был отчаянный бег - по борту опрокидывающегося корабля.

Вдруг перед нами вырос длинный, полутораметровый барьер - скуловой киль. Ленка Смоляков, он впереди бежал, ухватился за киль и мне кричит: "Держись за мои ноги!" Я схватил его за штанины, но в мои ноги тоже кто-то вцепился, потом еще... Я не удержался, оторвался, и вся цепочка покатила по острым ракушкам - ладони, локти, колени, все в кровь. Но расцепились, кое-как вскарабкались к проклятой ребрине, перелезли через нее и очутились на спасительно широком днище линкора. Как на огромном плавучем острове. Много нас тут оказалось, человек пятьдесят. В том числе и Ваня Сопронов из Воронежа, тот самый, что в галюн нас за семь верст водил.

Мы все бросились в нос, откуда бил из пробоины высокий фонтан. Почему-то все решили, что вот-вот взорвутся погреба кормовых башен, а в носу боезапаса - поменьше... Кое-кто сбрасывал бушлаты, одежду, кидался в воду и плыл к берегу. Пример был заразителен, я тоже начал расстегивать ремень, да вдруг увидел, как парень, что поплыл через бухту к Куриной пристани, вдруг скрылся под водой и уже больше не вынырнул...

- Ребята, кто на киле, ко мне! - Это кричал помощник начальника штаба эскадры капитан 2-го ранга Соловьев. - В воду не прыгать! утопят! Держаться всем на днище!

Если бы не он, меня, да и других, на свете давно не было, сейчас бы встретил - в ножки ему поклонился. Удержал нас Соловьев от безрассудства, от горячки. Остались мы на днище.

Помню, вынырнул из воды курсант, забрался на днище, нашел чью-то брошенную одежду, переоделся в сухое, достал из кармана папиросы, закурил и головой покачал: "Вот это практика-а!.."

Подошла десантная баржа. Покатость линкоровского борта мешала ей пристать вплотную. Тогда нам стали бросать концы и перетаскивать на борт. Только я перебрался таким макаром, вдруг слышу:

- Витька, помоги!

Между корпусом корабля и баржей барахтается Петька Науменко. Бросил ему пожарный шланг. Тот по нему и влез. Потом еще кто-то.

Доставили нас в госпиталь, налили по полкружки спирта. Опрокинули, а руки все равно трясутся, в кровь изрезаны. Шел мимо врач-подполковник, увидел, как руки у нас дрожат.

- Ну что, ребята, не можете успокоиться? Налейте им еще.

Утром нас вызвали на госпитальный причал опознавать погибших. Их было много, они лежали в несколько рядов. Мы ходили между ними, вглядывались в неузнаваемые - распухшие, изъеденные мазутом - лица. Узнали только одного из своей батареи, и то лишь по родимому пятну на ноге. Офицер, шедший за нами, записал его фамилию в блокноте, вынул из робы документы и бросил их в фанерный ящик клиновидной формы. Там было уже много боевых книжек и комсомольских билетов, разбухших от воды.

Я не смог долго находиться на причале - нервы слабину дали - и попросил, чтобы меня в опознание больше не назначали.

В войну мы были мальчишками. Но многим из нас война отпустила лишь десять лет мирной жизни. На "Новороссийске" она вернулась к нам, дыхнула в лицо из-под воды. Мы обязаны помнить тех ребят, чьи тела лежали на Госпитальном причале. Они тоже погибли на Великой Отечественной...

Мой племянник вернулся из Афганистана седым. Его погибшие товарищи получили награды посмертно. Но ведь и мои товарищи по "Новороссийску" были ничуть не хуже той молодежи, что воевала под пулями душманов.

Матрос Полковников

Я разыскал его в Москве, на Садовом кольце, в бывшей келье монастыря, превращенной в один из кабинетов Министерства связи РСФСР. На стене под сувенирным штурвалом висел великолепный фотоснимок "Новороссийска".

У Михаила Ивановича Полковникова - бывшего электрика электротехнического дивизиона - спокойное грустное лицо. Родом он из села Морозова, что под Касимовом, на рязанской земле. И хотя занимает теперь в министерстве большой пост и офицер запаса, все же, знакомясь, представляется порой с флотской лихостью:

"Матрос Полковников".

День начинался рабочий, страдный. За окном всюду ревели Садовое кольцо. Рассказ о "Новороссийске" то и дело прерывался звонками - Михаил Иванович снимал разномастные телефонные трубки, извлекая их порой из самых невероятных мест: из-за спинки кресла, из ящика стола... Приносили бумаги на подпись, врывались в двери посетители. Пока наконец хозяин кабинета не вызвал секретаршу и не взмолился:

- Полчаса меня ни для кого нет!

Правда, и в эти полчаса прорывались звонки из Совмина и других важных мест. Полковников нажимал клавиши селектора и слушал с отсутствующим взглядом. В эти минуты он был на "Новороссийске".

- Я лег поздно. Засиделся в кубрике у своего дружка Коли Шавладзе из Тбилиси. Он учил меня грузинскому языку, и мне никак не давалось сочетание "цхэ"... Мог ли я подумать тогда, что это наш последний урок? Коля погиб при взрыве.

Через наш кубрик проходила шахта носовой электростанции. Между этой шахтой и барбетом башни главного калибра и висела моя койка во втором ярусе. 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. Вовремя, а то бы захлебнулся... 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. У трапа глянул вверх и увидел звездное небо. Озадачился: как же так - ложился спать на третьей палубе, а оказался на первой? Потом дошло - это пробоина.

Подняться по трапу я не смог. Но, зная расположение смежных помещений, вспомнил, что один из люков шахты электростанции открывался в наш 14-й кубрик. Через него и выбрался по скоб-трапу наверх. Вот тут нервное напряжение чуток спало, и ноги мне начисто отказали. Упал на палубе, бьюсь в иле... 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 на своих двоих, а раз объявлена боевая тревога, то место мне не в лазарете, а на родном боевом посту - в турбогенераторной 3-й электростанции в корме. По боевому расписанию я обеспечивал подачу электроэнергии на приборы управления кораблем.

Трансляция не работала. Мы все так и сидели, пока перед самым опрокидыванием в наш отсек не заглянул старшина 1-й статьи Миша Батяев, земляк мой почти - из Мытищ. Закричал он нашему мичману:

- Эх, дед, войну провоевал, а понять не можешь, что в такой крен кувырнемся 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 тусы 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, заныли побитые ноги, да так, что света белого не вижу.

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.

Вот что интересно: и мне, и деду моему по матери - боцманмату Юмакову Никифору Антоновичу - довелось служить в одной и той же бухте. Только дед Первую мировую прихватил - плавал на подводной лодке "Кит", а мне "Новороссийск" выпал.

Дед читал много. Еще в Севастополе выписал собрание сочинений Дарвина, прочитал все тома и стал атеистом. Прожил 83 года. Перед смертью просил, чтоб похоронили его в тельняшке. Я свою снял. А бабка сказала, что так нельзя.

Полчаса, отведенные на беседу, истекли, и в кабинет "матроса Полковникова" ввалились истомленные ожиданием посетители.

За монастырским оконцем ревело раскаленное Садовое кольцо.

Лейтенантовы вдовы

Этим двум милым, интеллигентным москвичкам, молодежь бабушкам, выпал один и тот же жребий - быть вдовами лейтенантов. У той и у другой висят на стенах увеличенные фотопортреты вечно молодых мужей. Строгие, серьезные лица лейтенантов пятидесятих годов. На офицерских погонах инженерные "молоточки". Командир котельной группы инженер-лейтенант Владимир Писарев и командир трюмной группы инженер-лейтенант Анатолий Михалюк... Они так никогда и не увидели своих детей, хотя оба знали - еще месяц-другой, и они станут отцами. Оба сгнули в преисподней перевернутого линкора: один в "трюмах", другой в "котлах".

Есть ли большие трудяги на корабле, чем командиры котельной и трюмной групп?

Кто из офицеров поднимался в кают-компанию из таких глубин линкорова чрева, из чудовищных подпалубных лабиринтов, из адовых котельных отделений, где и черти бы свалились от рева форсунок и жара распыленного мазута? У кого из офицеров столь тяжелый "личный состав"? Тяжелый по характеру, к тому ж не бог весть какой грамотешки, изнуренный огненными вахтами, короче, отнюдь не благонравный?..

Эти инженер-лейтенанты не унывали, и все у них спорилось...

- Володя, Владимир Евгеньевич, - рассказывает Людмила Борисовна, родом из нижегородского села Возьянка. По семейным преданиям, состоял в дальнем родстве с писателем Писемским. Поступил в военно-морское инженерное училище в Пушкине, потом круто изменил выбор, стал студентом Московского химико-технологического института имени Менделеева. И все же флот перетянул. В 54-м получил кортик и погоны лейтенанта вкуче с дипломом инженера-паросиловика. Сначала его назначили на крейсер "Адмирал Нахимов", а с марта 55-го перевели на линкор "Новороссийск". И всего-то полгода довелось ему на нем послужить...

Мы снимали комнату на Садовой улице. Это на самом верху Севастополя. Из нашего окна всегда были видны верхушки труб "Новороссийска", и я определяла по ним, где муж: нет их - Володя в море, есть - значит, может ненароком и домой заглянуть. Он ведь сутками пропадал на корабле. Служба.

Взрыва я не слышала. Утром, как всегда, выглянула в окно. Труб нет. Все ясно - ушли в море. Я ждала ребенка и потому частенько наведывалась на рынок за свежими овощами. В то

утро, без всяких дурных предчувствий, отправилась в Артбухту с хозяйственной корзиной. Тетки в очереди гудят: "Новороссийск", "Новороссийск"..." Прислушалась - ушам не верю: взорвался! Первая мысль: наверное, котлы! Володя!

Кинулась на возвышенность, откуда видна Северная бухта. Вижу: против госпиталя - огромная подводная лодка, только без рубки. Пригляделась - это днище опрокинутого линкора. И люди по нему ходят. По молодости была уверена - жив. Жив Володя! Накупила яблок и - скорей в госпиталь. Он конечно же там! У решетки меня не пускают. Всем женам говорят - либо жив, либо погиб, а мне - "неизвестно". День - "неизвестно", два - "неизвестно". Видимо, была надежда, что из перевернутого корпуса еще выйдут люди. Он был там. Только после того как внутри затихли последние стуки, мне выдали свидетельство о смерти. Я осталась совсем одна. Мужа нет. Жилья нет. Вот-вот должна была родиться дочурка... Что делать? Правда, на произвол судьбы меня не бросили. Дали однокомнатную квартиру на окраине Москвы. Вот в ней и живу, и дочь вырастила... Преподавала в школе русский язык и литературу.

Однажды пришли в гости Володины матросы. Рассказали, что видели лейтенанта Писарева за несколько минут до опрокидывания линкора. Он надел черные перчатки, сказал: "Приказ есть приказ!" - и полез в котлы...

Марианна Александровна Михалюк захватила в гости к подруге пачку старых - севастопольских - фотографий. Тоненькая, подтянутая, спортивная, ее легко представить женой 24-летнего лейтенанта. Анатолий Михалюк, ее муж, был самым молодым среди "механических" офицеров линкора.

- Мы дружили с ним с трех лет. Даже к бабушкам ездили гостить вместе. Они жили по соседству - в старинном городе Александрове. Там же играли в моряков, пиратов, капитанов. Толя мастерил кортики, бескозырки... Учились в одной школе, только он шел классом старше. Но это не мешало мне проработать его на комсомольском бюро за задержку с выпуском стенгазеты. Рисовал он прекрасно! Домой возвращались вместе, он слегка урезонивал меня за принципиальность: "Ну ладно, ну чего ты так напустилась... Сказал, сдам в срок, - сделаю". Это было его золотым правилом - держать слово.

Конечно же, он поступал только в морское училище - в филиал "Дзержинки" в Пушкино. Учился вместе с Володей Писаревым, только на разных курсах. Защитился на "отлично". Ему предложили выбирать флот. На Черное море была лишь одна вакансия. Он хотел на Север, но пожалел меня. "Ты у меня такая маленькая, худенькая, куда тебя в Заполярье везти?!" И поехали мы в Севастополь. Был март 55-го. В день приезда объявили общефлотское учение. Сирены воют, матросы в касках бегают... Сидим мы в ресторанчике, решаем, где приткнуться. А одна женщина спрашивает его: "Сколько вашей жене лет-то? Школу-то хоть кончила?" А я уж пединститут закончила, романо-германская филология...

Сняли мы комнатку на Ивана Голубца. Виделись нечасто. Толя вживался в службу, в экипаж, в сложное корабельное хозяйство. Да и не баловали лейтенантов сходами на берег. Я его всегда до самой Минной стенки провожала - на баркас с линкора. Хоть в пять утра, с первым троллейбусом.

К осени ждали прибавку в семействе. По моим подсчетам, она должна была произойти 25 ноября. Врачи советовали мне рожать дома, в Москве. Я тянула до последнего, не хотелось расставаться. Уехала 27 октября. За два дня до несчастья.

Сообщили мне не сразу... Прошли ноябрьские праздники, а поздравление от Толи я не получила. Это удивило, он не мог не прислать открытки. 10 ноября у меня день рождения, и

снова молчание. Тут уж я встревожилась и послала телеграмму его товарищу. Он тоже не ответил (потом выяснилось, погиб вместе с Толей). Я послала телеграмму на имя командира. 14 ноября почтальон приносит ответную депешу: "Сообщаю, что Михалюк Анатолий Емельянович погиб в море при исполнении служебных обязанностей. Командир части". Я не поверила. Этого просто не могло быть. Что-то напутали... Сели мы с мамой в поезд и поехали в Севастополь. Линкора не было...

Мама пошла в экипаж, а я слегла дома, на нервной почве отнялась правая рука. Писать не могла. Все бумаги оформляла мама. Я ведь вообще без документов осталась. Толя хранил в своей каюте и мой диплом, и комсомольский билет, и свидетельство о браке. "Линкор, - говорил он, - это же крепость, сейф..." Ну да бог с ними, с бумажками...

Пришел к нам на квартиру Голин матрос и рассказал: "Лейтенанта Михалюка послали вниз подкреплять переборки. Меня он отправил с докладом на верхнюю палубу за пять минут до переворачивания. Там и спасся..."

Уехали мы через два дня. Мама очень опасалась за ребенка. Но Иришка родилась благополучно.

Дали нам пенсию в 58 нынешних рублей, но при Хрущеве ее урезали, так что мне, чтобы продержаться, пришлось выучить голландский язык. Меня взяли референтом-библиографом в Государственную библиотеку иностранной литературы. А потом, когда дочка подросла, мы уехали с ней в Магадан, там я два года преподавала немецкий в местном пединституте. В общем, выжили. Наверное, все-таки физическая закалка помогла. Я ведь мастер спорта по легкой атлетике. В пятьдесят лет на дельтаплане полетела...

Из училища, которое он кончал, доброе письмо прислали, сообщили, что "за мужество и героизм, проявленные при спасении корабля, инженер-лейтенант Михалюк посмертно представлен к ордену Ленина". Орден так и не дали, но... Вот мой орден!

Марианна Александровна достала фотографию внука Вадима.

- Вылитый дед!.. Иришка окончила МАИ, работает инженером-конструктором в КБ Ильюшина.

Вот и вся история!

Из потертого конвертика выпал каштановый завиток лейтенантских кудрей...

В тот вечер лица лейтенантовых вдов были светлы... Корабль их мужей всплывал из ила забвения.

"Это не газон, это братская могила!.."

Среди читательских откликов на повесть "Взрыв корабля", опубликованную в журнале "Дружба народов" (речь в ней шла о гибели линкора "Пересвет" в Средиземном море), пришло письмо от дочери погибшего на "Новороссийске" инженер-капитана 3-го ранга Матусевича.

"Пишу в надежде привлечь Ваше внимание к трагической судьбе линейного корабля "Новороссийск", - обращалась ко мне Ирина Ефимовна Руденко. Сейчас официально этого корабля будто и не существовало. В музее Черноморского флота, где хранятся сведения о

каждом буксире, нет ни строчки о флагманском корабле - линкоре "Новороссийск". Все корабли послевоенной эскадры имеют свои советы ветеранов, только "новороссийцы" вынуждены собираться как бы подпольно. Их сторонятся, их чураются. Братская могила моряков-"новороссийцев" осталась безымянной. В краеведческой литературе, в путеводителях по достопримечательностям Севастополя ее стыдливо именуют "газоном". Но ведь живы и жены, и матери, и дети погибших. Каждый год они приезжают на Братское кладбище и ставят на безымянном "газоне" фотографии своих родных. Два года назад здесь появился гранитный камень с именами двадцати восьми моряков крейсера "Кутузов", которые пришли на помощь "Новороссийску" и погибли вместе с его экипажем. Можно понять "кутузовцев", которые не хотят, чтобы имена их товарищей канули в Лету. Но поймите и нас: над могилой, где покоится более шестисот человек, написано только двадцать восемь имен. Это несправедливо!

Вот уже много лет я веду по этому вопросу бесконечную переписку с местными властями. Вроде бы все "за", но дело ни с места.

Мне кажется, настало время правдиво написать о тех печальных событиях".

Прочтя эти горькие строки, я и отправился в Севастополь...

Ирина познакомила меня со своей мамой - Ольгой Васильевной, обаятельной женщиной, сохранившей следы былой красоты. В голосе ее звенела не утихшая боль...

О. В. Матусевич, детский врач, вдова командира электротехнического дивизиона инженер-капитана 3-го ранга Е. Матусевича:

- Можете считать меня пристрастной, но я все равно скажу, что такие люди, каким был мой муж, - величайшая редкость... Я знала его со школьной скамьи, с четвертого класса. Потом он воевал, был курсантом... Спокойный, выдержанный... В училище его называли "эталон спокойствия". Говорил мало. Но поразительно долго, и притом вдумчиво, умел слушать. Мог часами выслушивать какого-нибудь спившегося рыбака, а потом искренне восхищался: "Какая судьба, Оленька!"

Он из тех людей, что сделали себя сами. Он вышел из очень бедной и многодетной семьи. В 41-м поступил в Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище. С первого же курса ушел на фронт - в бригаду морской пехоты, был старшиной десантной роты. Ходил в разведку, в прорывы, в атаки... Ранен, ордена, новые бои... После войны учился в Ленинграде - в Высшем военно-морском инженерном училище имени Дзержинского. Учился отлично. Флотский журналист завершил большой очерк о нем такими словами:

"Лейтенант Матусевич покидает стены родного училища, чтобы нести службу у сложных механизмов боевого корабля. Можно быть уверенным, что он будет нести ее так же отлично, как отлично воевал, учился и защитил перед государственной комиссией свой дипломный проект".

Можно быть уверенным... Так оно и было.

- За день до взрыва мы ходили с ним в летний кинотеатр на Приморском бульваре. Смотрели зарубежный фильм "За 13 жизней".

Это о том, как спасали после обвала в шахте тринадцать засыпанных шахтеров... Незадолго до этого я прочитала роман Сергеева-Ценского "Утренний взрыв" - о гибели линкора "Императрица Мария" - и потому спросила:

- А если бы "Мария" перевернулась сейчас, смогли бы достать из нее людей?

- Конечно. Сейчас у нас есть понтоны, кессоны, колокола, мощные плавкраны... Людей обязательно спасли бы.

Я хорошо запомнила эти его слова, так как он произнес их с большой уверенностью, хотя раньше часто повторял: "При аварии корабля механики всегда гибнут первыми. Они находятся в глубине корпуса, и к ним очень трудно пробраться".

Это был наш последний с ним разговор, и он не мог не вспомнить о нем в те ужасные часы после взрыва, после опрокидывания корабля... Ефим находился в ПЭЖе - посту энергетики и живучести. Там был инженерный мозговой центр, который искал пути спасения линкора.

В ту последнюю нашу ночь он долго не мог заснуть. Утром встал, спросил, какую надеть рубашку, и ушел на службу. Никаких особенных слов при прощании не было сказано. Ведь в субботу он должен был прийти домой в "сквозное" - до понедельника - увольнение.

В пятницу я долго гладила, поздно легла... Меня разбудил крик квартирной хозяйки Ольги Погребной (ее муж - капитан интендантской службы был на "Новороссийске" финансистом):

- Оля! Линкор взорвался и перевернулся!

Я вскочила, быстро оделась и все время повторяла:

- Значит, его уже нет?! Значит, его уже нет?!

Моя младшенькая, ей было всего несколько месяцев, крепко спала. Сейчас ей тридцать три года. Отца она знает только по фотографиям да моим рассказам.

Глава вторая

"ЮЛИЙ ЦЕЗАРЬ" МЕНЯЕТ ИМЯ

Любая страна гордится своим флотом, даже если весь флот - дюжина патрульных катеров.

Флоты великих держав стояли на линкорах, как земля на библейских китах. Если шахматную иерархию перенести на корабли, то линкор, безусловно, король, гордо шествующий по морям в окружении блистательной свиты крейсеров и эсминцев.

Орудийные стволы дредноутов повелевали ходом войн на морях, как дирижерские палочки - оркестрами.

Правда, ныне эти исполинские корабли вымерли, как когда-то мастодонты, почти повсеместно*. Их вытеснили другие гиганты - авианосцы и атомарины (атомные подводные лодки). Выросло уже не одно поколение морских офицеров, которые никогда не ступали на палубу линейного корабля - законодателя канонов морской культуры, классического уклада флотской жизни, основ Корабельного устава.

Порядки и обычаи, заведенные на линкорах, остались эталонами и на современных ракетносцах. Офицера, матроса с линкора отличали и отменная выправка, и особый шик.

Линкор - это немыслимое соседство хорошо пристрелянных орудий в башнях и хорошо настроенного рояля в салоне. Это броня и хрусталь, это дворец кают-компания над преисподней котельных шахт и арт-погребов.

Линкор, наконец, одна из самых громадных военных машин человечества. Машин густонаселенных, как хороший городской квартал. Стальной плавучий остров, опоясанный мощным броневым поясом.

Сказать, что линкор - это плавучая крепость, сказать очень мало. Я храню листок из отрывного календаря за 1941 год. Там помещен необычный рисунок. Художник, чтобы показать размеры линкора, изобразил корабль в Охотном ряду рядом с многоэтажным зданием Госплана. Откуда-то из-под огромных гребных винтов, выползал трамвай, крохотный грузовик объезжал великанский якорь, дымовые трубы вздымались почти вровень с кремлевскими башнями.

"Подобно танку, - пояснял текст, - линкор обшит крепкой стальной броней. У танка броня - в два-три сантиметра. А у линкора она толщиной почти в полметра. В длину линкор доходит до четверти километра.

Могучая, странствующая по океану крепость - вот что такое линкор. У него свои электростанция, радиостанция, обсерватория, телефонная связь, телеграф, водопровод, отопление, склады. Живет на линкоре свыше полутора тысяч человек. И эта чудовищная громадина мчится по морю со скоростью до пятидесяти километров в час - так же быстро, как мчится по рельсам поезд!"

К этому несколько наивному, но вообще-то верному описанию линкора можно добавить точные цифры. Водоизмещение "Новороссийска" составляло 29 032 тонны, длина - 185,4 метра, ширина - 28 метров, осадка - 10,8 метра, мощность машин - 93 000 лошадиных сил, скорость - 29 узлов. Без пополнения топлива он мог пройти 3100 миль (6 тысяч километров). Вооружен он был, как никакой другой корабль нашего флота, - десять 320-миллиметровых орудий, дюжина 120-миллиметровых орудий, восемь 100-миллиметровых пушек и 36 скорострельных автоматов прикрывали его от самолетов (см. фото на вклейке).

По сути дела, это была фабрика мощнейшего артиллерийского огня, извергавшая его прежде всего из четырех башен главного калибра - две в носу, две в корме. Башня - многоярусный цех со своим вертикальным конвейером подачи полутоновых снарядов из глубины погребов в зарядники орудий. Стальные чушки весом 525 килограммов подкатывали к элеваторам по монорельсовой дороге. Вслед им уходили 147-килограммовые пороховые заряды.

Сорок три электромотора и девяносто два человека заряжали, вращали, нацеливали каждую из этих башен с быстротой ружейного механизма...

К середине пятидесятых годов на Черноморском флоте доживали свой многотрудный век два последних линкора: "Севастополь" и "Новороссийск"...

"Чтобы избежать возможных диверсий..."

В 1977 году газетные дела привели меня, тогда корреспондента "Красной звезды", в дом бывшего заместителя наркома ВМФ адмирала в отставке Гордея Ивановича Левченко. Старый моряк, участник штурма Зимнего, боец Гражданской войны, в тридцатые годы командир "Авроры", один из крупных военачальников нашего флота в годы Великой Отечественной войны, работал над своими мемуарами. Одну из глав этой, к сожалению, до сих пор неизданной книги я привожу здесь с небольшими сокращениями.

Адмирал Г. И. Левченко:

"Правительство Советского Союза договорилось с правительством Албании и Италии о том, что линейный корабль "Джулио Чезаре" и четыре подлодки будут приниматься в албанском порту Волона (Влёра). Я был командирован в Албанию как ответственное лицо для встречи и организации приема этих кораблей с последующим переводом их в Севастополь.

12 января 1949 года мы вместе с представителем Главного штаба ВМФ капитаном 1-го ранга Куделей вылетели в Тирану. Один крейсер и несколько миноносцев итальянцы перевели своими командами в Одессу, но на переходе сумели их основательно повредить, так что корабли требовали капитального ремонта. Учитывая это, решено было для приемки главных сил послать меня.

В Тирану, столицу Албании, мы прибыли 13 января. Команды для приема кораблей вышли на транспорте "Украина" из Севастополя и в порт Волона прибыли 15 января. Утром следующего дня наши офицеры и матросы провели траление бухты порта Волона. Вся акватория была тщательно обследована. Мин обнаружено не было.

С командой будущего "Новороссийска" проводились занятия по специальности, матросам разъяснялись трудности, которые могут встретиться при приемке кораблей, проводились беседы о бдительности и возможных диверсиях фашиствующих итальянцев.

Был разработан план встречи итальянских кораблей, перевозки на них советских команд, расстановки на боевых постах корабля специалистов у всех действующих механизмов, вплоть до ходового мостика.

Каждый наш матрос был снабжен суточным сухим пайком, чтобы не питаться вместе с итальянской командой из одного котла. Предупредили всех строго: с боевых постов не уходить, а стоять с итальянцами до тех пор, пока они не покинут корабль. Все это делалось для того, чтобы избежать возможных диверсий или вредительства, как это было на тех кораблях, которые итальянцы сдавали в Одессе.

Наконец получили извещение из Москвы, что линкор и подлодки вышли из порта Италии в Волону. Мы постоянно вели наблюдение за морем. 3 февраля в 9 часов обнаружили силуэт линкора. Я тут же вышел к нему на транспорте "Феолент", чтобы провести корабль к месту постановки на якорь. В полдень линкор отдал якорь, спустил трап. Тут же наша команда перебралась по трапу на линкор, и под руководством своих офицеров и старшин боевые смены разошлись по постам. Все это было сделано довольно быстро, ибо наши моряки служили тоже на линкоре, так что пути движения по кораблю были им знакомы. На "Чезаре" пришли из Италии и десять советских моряков, командированных туда ранее. Они тоже присоединились к нашей команде, хотя и не понимали до конца, в чем дело, почему такая спешка. Озадачены были и итальянцы. Назначенный командиром линкора капитан 1-го ранга Беляев объяснил им, что наши матросы хотят перенять опыт у своих коллег, посмотреть, как они обслуживают механизмы после похода. Все шло так, как нам хотелось: после остановки машин итальянцы от механизмов отошли, а наши матросы остались на боевых постах. К 24 часам мы перевезли всю советскую команду на линкор. Утром мы предложили итальянскому командованию подписать акт приемки и передачи линкора, но получили отказ. Наши решительные действия привели итальянское командование в некоторое замешательство. Мы же усилили боевые посты, особенно в ночное время, и так было до тех пор, пока итальянская команда не покинула корабль.

По договору итальянцы должны были оставить 15 % команды на линкоре, чтобы обеспечить переход в Севастополь. Полагаю, среди них могли быть те, кто должен был сделать все для того, чтобы линкор не пришел в советские воды.

Оценивая возможные неприятности при наличии итальянской команды на линкоре, я послал в Москву радиограмму с просьбой, чтобы нам разрешили отказаться от помощи итальянцев, заверив, что мы справимся своими силами. Согласие получил незамедлительно.

4 февраля мы хотели поднять свой Военно-морской флаг, поскольку вся наша команда находилась на линкоре, но итальянцы запротестовали. Было принято решение флагов не поднимать - ни итальянского, ни советского - до тех пор, пока не будет подписан акт передачи. Итальянцы для подписания акта потребовали три дня, хотя эти три дня были совершенно для нас излишни.

Я поставил итальянское командование в известность о том, что 15% итальянских матросов в команде нам не нужны и брать их с собой в Севастополь мы не будем. Теперь управление всей жизнью на корабле было целиком сосредоточено в наших руках, итальянцы же были как бы гостями у нас на борту.

В полдень 6 февраля мы подняли Военно-морской флаг и доложили о том в Москву. Линкор назвали "Новороссийск".

А на другой день в Волону прибыл итальянский транспорт за бывшей командой линкора и экипажами подлодок. Мы предупредили итальянских моряков, что перед уходом они будут построены на верхней палубе для осмотра вещей, чтобы никто не унес с корабля имущество, принадлежащее линкору. Перед уходом итальянская команда была построена, но осмотр вещей производить не стали. Ход был "дипломатический".

К 15 часам итальянский транспорт подошел к борту, матросы перешли на него и вскоре отбыли на свою родину.

В тот же день на линкоре и подлодках был произведен осмотр всех помещений, булей, перекачена нефть, осмотрены нефтехранилища, погреба боезапаса, кладовые и все вспомогательные помещения. Ничего подозрительного обнаружено не было.

Москва нас предупредила, что в итальянских газетах появились сообщения о том, что русские-де не доведут репарационные корабли в Севастополь, что на переходе они взорвутся, а потому итальянская команда и не пошла с русскими в Севастополь. Не знаю, что это было - блеф, запугивание, но только 9 февраля я получил сообщение из Москвы, что к нам вылетает спецгруппа из трех офицеров-саперов с миноискателями, которые помогут нам обнаружить запрятанные на линкоре мины.

10 февраля прибыли армейские специалисты. Но когда мы показали им помещения линкора, когда они увидели, что переносную лампу можно легко зажечь от корпуса корабля, армейцы от поиска мин отказались. Их миноискатели хороши были в поле... Так они и уехали ни с чем.

11 февраля получил от главкома Юмашева телеграмму с выражением недовольства тем, что советский флаг был поднят на линкоре в тот день, когда на борту еще были итальянцы. Лично я считаю, что мое решение поднять флаг было правильным. Корабль уже был советским, и обуздать пьяных итальянских матросов было необходимо. А подъем нашего Военно-морского флага подействовал на них отрезвляюще: поняли - теперь они на чужой территории. Вина у них с собой было порядочно, взяли с расчетом, что корабль будут

сдавать дней пятнадцать, а то и месяц. Но так не получилось, да еще и от части их команды мы отказались...

11 февраля провели партийное собрание, подвели итоги работы, определили задачи на поход.

13 февраля мы принимали на борту линкора членов албанского правительства с женами, нашего посла, работников советского торгпредства, военных советников. Прием прошел очень тепло. Продукты и напитки у нас были свои, доставленные транспортом "Феолент". Матросы дали концерт художественной самодеятельности. Поздно вечером проводили гостей.

15 февраля мы сделали первый пробный выход линкора в море. После возвращения устранили все выявленные недостатки, а затем еще раз произвели все необходимые испытания в море.

20 февраля в 8 часов "Новороссийск" снялся с якоря и вышел в Севастополь. Погода - штиль. В 13 часов неопознанный самолет совершил облет корабля.

24 февраля прошли Дарданеллы.

25 февраля в 8 часов миновали Босфор и вошли в Черное море. Дали ход 18 узлов.

26 февраля в 8 часов вошли в Северную бухту родного Севастополя".

Эта операция, по воспоминаниям бывшего флагманского врача Черноморского флота генерал-майора медицинской службы Н.В. Квасненко, стоила Левченко инфаркта. Почти месяц пролежал он в севастопольском Морском госпитале. Но правительственное задание было выполнено. Линкор "Новороссийск", сняв камуфляжную окраску, занял свое место в строю первомайского парада. Шел 1949 год.

"У него были героические будни..."

Ветераны "Новороссийска" говорят о своем корабле: "У линкора не было славного прошлого, но у него были героические будни". И это так.

Бывший флагманский механик дивизии крейсеров Черноморского флота инженер-капитан 1-го ранга в отставке

С.Г. Бабенко:

- Линкор, приведенный в Севастополь из Волонь, производил удручающее впечатление. С 1943 по 1949 год он стоял у англичан на Мальте практически безо всякого ухода. Все обржавело, пришло в невероятное запустение. В тех кубриках, где жили англичане, было столько хлама и мусора, что для вывоза его понадобилась не одна баржа. В общем, шестилетнее бездействие привело линкор в малопригодное состояние. Его надо было отремонтировать, изучить, ввести как можно быстрее в строй боевых кораблей.

Сталин передал нам свою личную просьбу - ускорить освоение линкора. Шефом корабля был назначен начальник штаба Черноморского флота вице-адмирал С.Г. Горшков.

Мы забыли, что такое берег: работали днем и ночью. Камбуз на "Джулио Чезаре" - "Новороссийске" был в страшно запущенном виде. А ведь моряки и в шутку и всерьез

говорят, что освоение корабля начинается с камбуза. Поэтому первое время горячую пищу готовили в походных армейских кухнях на колесах, установленных на левом шкафуте.

Что же касается документации, то ее в том виде, в каком положено иметь на наших кораблях, совсем не было: ни повседневной, ни боевой, ни эксплуатационной. Была навалом сложенная кипа итальянских документов и чертежей, в которой с трудом разбирались два переводчика - армейских лейтенанта. Они слабо владели технической терминологией, так как оба кончали учебное заведение с дипломатическим уклоном. Это обстоятельство иногда приводило к различным недоразумениям. Так, всем нам хорошо знакомый "коленчатый вал" переводчик перевел как "наколенник".

Наряду с изучением документации велась большая работа по освоению и ремонту механизмов, устройств и систем корабля. Значительную помощь оказывали нам работники технического управления Черноморского флота и судоремонтных предприятий Севастополя.

Вспоминается, как восстанавливали камбуз на корабле. В то время у Троицкой пристани стоял поднятый после затопления во время войны крейсер "Червона Украина". Оттуда и были демонтированы варочные котлы. На линкоре в средней надстройке убрали часть ненужного оборудования, подготовили помещение, смонтировали котлы, и, к великой радости всей команды, мы наконец избавились от походных кухонь.

Мастера и рабочие севастопольских предприятий вместе с нашими старшинами и матросами вели восстановительные работы во всех башнях, палубах, отсеках линкора. Очень часто выручал и опыт, и русская смекалка наших матросов. Недаром же во время приемки и сдачи нашими командами ленд-лизских кораблей в Великобритании некоторые английские газеты писали, что это не простые матросы, а переодетые русские инженеры.

Но при освоении корабля, как и во всяком большом деле, к сожалению, не обходилось без неприятностей. К счастью, их было немного. Вспоминается ЧП со вспомогательными котлами. Котельные машинисты под руководством инженер-лейтенанта Юрия Городецкого решили ввести в действие вспомогательные котлы. Как и положено в таких случаях, проверили механизмы и системы, очистили топку, произвели наружную очистку водогрейных трубок, но не удалили сажу из дымовой трубы. А ее оказалось так много, что, как только разожгли в топке огонь, из дымовой трубы стало полыхать пламя загорелась сажа. Возгорание быстро потушили, а на корабле еще долго вспоминали кем-то пущенную шутку: мол, кочегары хотели разогреть дымовую трубу, чтобы сделать ее кривой, как на линкоре "Севастополь".

Был и более серьезный случай. В декабре 1949 года в первом котельном отделении случился пожар - полностью сгорела одна из секций воздухоподогревателя котла. А причиной возгорания послужила ошибка в эксплуатационной инструкции. При ее составлении неточно перевели пункт, по которому при выводе из действия котла вентиляторы сразу не останавливают, а работают ими еще в течение 20-30 минут. Это объяснялось тем, что итальянские воздухоподогреватели были изготовлены из сплава алюминия и без протока воздуха после остановки котла возгорались от высокой температуры в дымоходе. В инструкцию пришлось внести изменения.

В результате упорного труда всего экипажа и помощи ремонтных предприятий Севастополя к концу апреля корабль приобрел должный вид и флотский лоск.

В середине мая линкор поставили в Северный док. Теперь мы полностью увидели его подводную часть. Нас поразили изящные обводы и... такое обильное обрастание корпуса ракушками, что даже выдавшие виды работники севастопольской биологической станции

ахнули! По килограмму ракушек - на одном квадратном метре! Для научных работников это явление представляло большой интерес: они изучали природу обрастания корабля в различных морях.

"Это был прекрасный корабль"

Я познакомил своих собеседников, моряков-"новороссийцев", с комментариями итальянского журнала. У одних они вызвали горькую улыбку, у других - непритворное возмущение, трети разложили свои конструкторы, что называется, по полочкам.

Капитан 1-го ранга запаса В.В. Марченко:

- Если "технический авантюризм большевистских адмиралов", по мнению журнала, состоял в том, что на вооружение нашего флота был принят слишком старый, изношенный, а значит, ненадежный корабль, что никакой боевой ценности он не представлял, а потому, мол, борьбу за его спасение было вести бессмысленно, то это далеко не так. Линкор "Новороссийск", несмотря на свой солидный возраст, представлял собой весьма ценный корабль. Не случайно авторитетная техническая комиссия, которая в середине пятидесятых годов выбраковывала большие корабли довоенной постройки, определила линкор "Севастополь" как выслуживший свой век, а "Новороссийску" (ровеснику "Севастополя") продлила срок службы до 1965 года, то есть до следующего переосвидетельствования.

Как артиллерист, скажу, что линкор был великолепно вооружен. На всем нашем флоте не было другого такого корабля с подобными орудиями главного калибра - 320 миллиметров. На "Севастополе" - 305.

Восьмисоттонные башни вращались легко и быстро. Полуавтоматическое зарядание, электрическая тяга, весьма прогрессивная система управления огнем: четырнадцать вариантов! Скорострельность орудий главного калибра два выстрела в минуту (у "Севастополя" - полтора). На самом полном ходу - в двадцать девять узлов, это пятьдесят четыре километра в час, скорость автомобиля, - мои дальномерщики на верхотуре корабля работали, как в комнате, - в окулярах ничего не дрожало, не прыгало, огромный линкор на таком ходу шел плавно, без вибрации.

Это был прекрасный корабль, и за него стоило бороться. Он нужен был флоту, нашему народу... Хотя шестьсот тридцать жизней - это слишком дорогая плата за любой, пусть самый совершеннейший корабль.

Бывший командир 6-и батареи линкора "Новороссийск" капитан 1-го ранга запаса О.П. Бар-Бирюков:

- Заявления итальянской печати о нашей технической отсталости, о том, что мы не смогли освоить слишком сложную для себя иностранную технику, рассчитаны лишь на собственную публику, не осведомленную о том, что советские моряки приняли совершенно незнакомый им корабль практически без чертежей, без эксплуатационной документации, приняли в чужом порту и уже через несколько дней вывели его в море, совершили дальний переход из Средиземного в Черное, из Волонь - в Севастополь.

За полтора года линкор был введен в строй боевых кораблей Черноморского флота. Это значит, что он мог не только развивать любые ходы и маневрировать, но и вести огонь на поражение любых целей.

Итальянский журнал лицемерно ужасается по поводу того, что трагедия, повлекшая столь большие жертвы, произошла в гавани, вблизи берега. Но при этом журнал умалчивает, что именно в итальянском порту Таранто точно так же, как "Новороссийск", в 1915 году перевернулся и затонул линкор "Леонардо да Винчи", унеся с собой 218 человек. Точно так же в той же гавани погиб в 1940 году итальянский линкор "Кавур", однотипный с "Новороссийском". И если говорить о техническом авантюризме, то надо иметь в виду конструкторов итальянских линкоров, которые живучесть линкоров этого типа приносили в жертву другим боевым качествам.

Капитан 1-го ранга в отставке В.И. Ходов:

- На линкоре "Новороссийск" был отличный экипаж, костяк которого составляли коммунисты, офицеры-фронтовики. Как и в экипажах других кораблей нашего флота, на "Новороссийске" служили представители почти всех республик Союза. Взять хотя бы командование корабля. Командир Кухта - украинец, старпом Хуршудов - армянин, помощник Сербулов - молдаванин, инженер-механик Резников - русский...

"Новороссийцы" гордились своим кораблем. Наши гребцы всегда брали призы на шлюпочных гонках. Офицерская сборная команда гребцов была лучшей на эскадре. А какой у нас был офицерский хор! На всех смотрах как грянем "Амурские волны" - первое место.

Все умели делать на "отлично" - и петь, и стрелять, и под парусом ходить, и канат в праздники перетягивать. Я потом, где бы ни служил, такого сплаванного, дружного коллектива не встречал.

Как тут не помянуть добрым словом первого командира "Новороссийска" капитана 1-го ранга Николая Васильевича Кошкарева! Это он заложил линкоровские традиции в жизни экипажа на долгие годы.

Только такой экипаж и мог стоять на своих боевых постах до конца, до смертного часа.

Глава третья

"МЫ ДУМАЛИ, НАЧАЛАСЬ ВОЙНА"

В тот день - пятницу 28 октября 1955 года - линкор "Новороссийск" выходил в море в последний раз...

Командир дивизиона противоминного калибра капитан-лейтенант* Я.И. Либерман:

- Мы вышли в восемь часов утра. Шли в морской полигон, где моему 2-му дивизиону предстояло выполнить стрельбу

№ 13: стрельба в аварийной ситуации, то есть в условиях крена, пожара, выбывших из строя комендоров и тому подобное.

Меня аттестовывали на должность помощника командира линкора (нынешний - капитан 2-го ранга Сербулов - собирался уходить после ноябрьских праздников в запас). Когда-то я завалил эту стрельбу. Теперь предстояло отдать должок... Отстрелялись мы хорошо.

Командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- После стрельбы мы определяли свою скорость на мерной миле. На все про все у нас ушло десять часов, и к 18.00 мы вернулись на базу. Я стоял на мостике вахтенным офицером. "Новороссийск" ложился на Инкерманские створы, когда с крейсера "Дзержинский", где находился штаб эскадры, мы получили семафор:

"Вам встать на якорную бочку № 3".

Наша штатная бочка № 12 находилась близ бухты Голландия. На 3-й же всегда стоял линкор "Севастополь". Но с "Дзержинского" к нам на борт должен был перейти штаб эскадры, поэтому нас поставили поближе к крейсеру, то есть на траверзе Морского госпиталя.

Командир 6-и батареи противоминного калибра старший лейтенант (ныне контр-адмирал запаса) К.И. Жилин:

- Наш командир - капитан 1-го ранга Кухта - находился в отпуске, и линкором командовал старший помощник, допущенный к самостоятельному управлению кораблем, капитан 2-го ранга Хуршудов. Разумеется, опыта у него было поменьше, поэтому линкор из-за непогашенной вовремя инерции слегка проскочил бочку, пропахав левым якорем грунт. Так или иначе, но мы стали на якорную бочку № 3. С кормы же завели трос на другую бочку, чтобы ветром нас не развернуло поперек бухты.

Была пятница. Начали увольнять на берег офицеров, сверхсрочников, матросов. Кое-кому выпал "сквозняк", то есть сход с корабля на два дня - до понедельника. Сошел на берег мой сосед по каюте Женя Поторочин, старший лейтенант, командир группы управления. У него был день рождения. Я же заступил дежурным по низам. На стоянке, согласно Корабельному уставу, назначается дежурный по низам, который отвечает за порядок в подпалубных помещениях, за выполнение правил внутреннего распорядка и прочее.

На верхней палубе хозяин - вахтенный офицер, я же властвую в низах, оба мы подчиняемся дежурному по кораблю. В ту ночь им был старший штурман капитан 3-го ранга Никитенко. Развод суточного наряда начался, как положено, под оркестр: вахта, караул, артдозоры, дежурные по боевым частям и службам. К концу развода подошел Никитенко и принял, как говорится, бразды правления.

Командир дивизиона главного калибра капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Едва мы стали на бочку, как началось увольнение личного состава на берег. Офицер, которому я должен был передать повязку дежурного по кораблю, прыгнул в баркас и был таков. Проявил, так сказать, расторопность. После ходовой вахты мне совсем не улыбалось заступать на дежурство, тем более что я оставался за командира всей нашей боевой артиллерийской части...

Командир дивизиона противоминного калибра капитан-лейтенант Я.И. Либерман:

- Тут нужно внести уточнение. Этим "расторопным" офицером был я. Дело в том, что меня отпустили на занятия в университет марксизма-ленинизма. Был строгий приказ командующего эскадрой, запрещавший пропускать занятия без уважительной причины, и я получил разрешение от помощника командира.

Капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Обязанности командира корабля исполнял старший помощник капитан 2-го ранга Хуршудов. Но он тоже убыл на берег, передав всю полноту власти помощнику командира капитану 2-го ранга Сербулову. Зосима Григорьевич душа-человек, из старых моряков, прекрасно знал корабельную службу. "Не горюй, - говорит, - кого-нибудь найдем". Нашли старшего штурмана Никитенко. Тот что-то задержался у себя в рубке, не успел карты сдать... В общем, он и заступил. Я же попросил дежурного по БЧ-5 (электромеханическая боевая часть) дать на офицерскую душевую горячую воду и пар. Помылся. Сербулов пригласил меня на чай. Вечерний чай по кораблю в 21 час. Значит, это было уже между девятью и десятью часами вечера, когда в кают-компанию заглянул Никитенко и доложил Сербулову, что северо-западный ветер усиливается, и попросил "добро" отдать левый якорь. Сербулов разрешил, и левый якорь ушел в воду... Скорее всего, именно он и вызвал сотрясение старой мины. Но кто это мог предположить тогда?!

В полночь прибыли баркасы с вернувшимися из увольнения матросами. Прибыли все - без замечаний. И я отправился к себе - в 20-ю каюту по левому борту на броневой палубе, рядом с трапом во вторую орудийную башню...

Командир отделения артэлектриков старшина 1-й статьи Л.И. Бакши:

- В увольнение на берег я записываться не стал, хотя и была моя очередь. К тому же я, коренной севастополец, мог переночевать на берегу. Все удивились - как же так? Но у меня был свой расчет. 30 октября - день моего рождения, и потому я договорился с командиром группы управления старшим лейтенантом Захарчуком, что он уволит меня 29 октября на "сквозную", то есть до понедельника. 1 ноября я должен был прибыть на корабль к началу утренней приборки.

Все шло своим чередом. В 24 часа я встретил прибывших с берега наших матросов, так как замещал старшину команды. Ребята прибыли без замечаний. Я покурил на баке, потравил с "корешами" за жизнь и где-то за полночь отправился в наш 1-й кубрик, где жили комендоры. Он находился в носу над жилой палубой - под броней. Забрался в свою коечку - под барбетом первой башни - и уснул...

Машинист матрос Н.М. Березняк:

- После возвращения линкора на базу командование объявило всему экипажу благодарность за отлично проведенные стрельбы. С чувством гордости и в приподнятом настроении матросы, старшины, офицеры продолжали свои повседневные дела согласно обычному распорядку: одни ушли в увольнение на берег, другие стирали рубы, писали письма домой, пели песни. Очень хорошо играли на баянах братья Полищуки и Калининский.

Однако письма на берег уйти не успели... Никто из нас не подозревал, что через час-другой мы навсегда расстанемся с линкором, а кто-то навечно и с жизнью.

Начальник медицинской службы Черноморского флота генерал-майор медицинской службы в отставке Н.В. Квасненко:

- В тот вечер я был приглашен на квартиру командующего Черноморским флотом вице-адмирала Виктора Александровича Пархоменко. Это было буквально за несколько часов до взрыва. Я приехал вместе с врачом-специалистом. Наш пациент чувствовал себя очень плохо: сильный жар - температура за 39 градусов, систологическое давление - под двести. Мы договорились, что завтра на службу комфлота не пойдет. С тем и уехали. Я вернулся к себе домой - на Большую Морскую. Было душновато, открыл балконную дверь. Лег спать поздно...

Старший лейтенант К.И. Жилин:

- Ночью дежурный по низам, согласно Корабельному уставу, имеет право отдыхать, чередуясь с дежурным по кораблю. При этом ни тот, ни другой не должны раздеваться. Мне выпал отдых с полуночи до двух часов ночи, и я отправился в каюту. Наша офицерская трехместка находилась в носу на броневой палубе за 50-й переборкой. Мой сосед, лейтенант Толя Гудзикович, командир 5-й батареи, уже спал. Койка Жени Поторочина пустовала - он праздновал день рождения на берегу... Я снял ботинки, накрылся кителем, положил фуражку рядом... Только задремал - вернулся с берега Женя Поторочин. Последний баркас отходил от Минной стенки в 24.00 - значит, было где-то половина первого. До взрыва оставался час... Женя был в приподнятом настроении: невеста подарила ему картину - обезьяны в джунглях. Он все тормозил меня, хотел, чтобы я оценил подарок. Я отмахивался: "Да отстань ты, мне через час вставать!" Наконец он улегся. Я задремал...

В углу каюты стояла связка реек. Кровати у нас были деревянные, итальянские, вместо пружин - тонкие доски. Когда к нам приходили друзья-товарищи и рассаживались по нижним кроватям, доски порой ломались. На заводе в ремонте мы настрогали этих досочек про запас. Так вот, я проснулся от грохота, с каким вся связка рухнула на палубу каюты...

Помощник вахтенного офицера на баке старшина команды минеров мичман Н.С. Дунько:

- Я был во второй, "сидячей", смене и потому заступил в ночь помощником вахтенного офицера на баке. В мои обязанности входило следить за порядком на носовой части верхней палубы - от гюйсштока до второй башни. Ничто не предвещало беды. Бельевые леера с сохнувшим матросским платьем придавали кораблю особенно мирный вид.

Во втором часу ночи я еще раз прошелся по баку, постоял у второй башни со старшинами - они курили у обреза. Сам-то я не курец, табачный дым и на дух не выношу - занимался тогда спортом, был чемпионом Черноморского флота по плаванию.

Потом отправился будить своего сменщика, а по дороге завернул в старшинский гальюн.

Кого где взрыв застал. А меня - неловко и рассказывать - в гальюне. Только присел, как тряханет, грохот, в иллюминаторе пламя... Взрыв прошил бак метрах в десяти от меня - через маленький тамбур переборка 1-го кубрика. Вот там-то и разворотило все. Меня же лишь ударило, оглушило. Запах тротила узнал сразу. Минер все же... Выскочил на палубу. А там, как кратер вулкана, дымится все, крики... Лохмы железа завернуты аж на стволы первой башни. Вокруг все в иле. В иле куски тел... Кто-то еще дергался.

Бросился к вахтенному офицеру, как положено, с докладом. А он навстречу летит: "Боевая тревога!"

Старшина 1-й статьи Л.И. Бакши:

- Огненный выброс взрыва прошел через наш кубрик. Меня вышвырнуло из койки и ударило о переборку.

Капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Грохот... Рев опадающей воды... Столб воды и ила рухнул на палубу возле первой башни. Вскочил. Темно. Первая мысль: рванула бензоцистерна в районе шпилей. Там хранился бензин для корабельных катеров...

Врио командующего Черноморским флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко:

- Я проснулся от приглушенного взрыва. Первая мысль: Что случилось? Где случилось? Привстал с постели и посмотрел телефон. Ну же!.. Эхо любого ЧП - телефонный звонок...

Адъютант командира линкора мичман И.М. Анжеуров:

- Проснулся от сильного толчка и крика из кубрика старшин: "Будите мичманов! Бомбой нос оторвало!"

Какой бомбой?! Война?! Второпях надел разные ботинки и вбежал в коридор...

Генерал-майор медслужбы Н.В. Квасненко:

- Меня разбудил звук взрыва. Он ворвался через открытую дверь балкона...

Инженер-капитан 1-го ранга С.Г. Бабенко:

- В три часа ночи затрезвонил телефон... Вечером оперативный дежурный пошутил мне вслед: "Разбужу тебя в три ночи". Ну, думаю, шутничок, черти тебя дери! Снимаю трубку. Точно - он. Но голос встревоженный:

- Срочно прибыть на линкор "Новороссийск"!

- Что случилось?

Оперативный дежурный чуть помедлил, видимо не доверяя городскому телефону, но все же сказал:

- Сильный взрыв в носовой части...

Старший лейтенант К.И. Жилин:

- Во время войны в Туапсе взрывом авиабомбы меня завалило в укрытии. На всю жизнь запомнил запах сгоревшего тротила. Едва я втянул в себя каютный воздух, как сразу почувствовал знакомую гарь. Самого взрыва я не услышал, только грохот упавших реек, а вот носом, чутьем понял - случилось что-то страшное... Наверное, артодозор что-то нарушил! Сейчас рванет, расплющит о броню... На секунду зажмурился...

Капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Я настолько был уверен, что у нас в погребах все нормально, и первое, о чем подумал, - бензоцистерна. Она взорвалась... Однако для бензина взрыв слишком сильный. Бросился в первую башню. Она ближе всех к месту взрыва и потому вся была облеплена илом. Прямо перед дульными срезами орудий - кратер развороченной палубы, шпили* - на сторону...

Решил осмотреть погреба и башни носовой группы. Вызвал старшину команды подачи 1-й башни Захарова и дежурного по башне, спустился с ними на броневую палубу к люкам снарядного и зарядного погребов. Люки были целы, но вода уже переливалась через комингс и затопила их крышки. Открывать нельзя. Тогда мы взбежали на верхнюю палубу и влезли в башню, спустились в перегрузочные отделения-"этажи" и через специальные жаропрочные иллюминаторы заглянули в погреба. Там горело аварийное освещение, и мы увидели, что

снаряды и заряды - слава богу! - спокойно лежат в стеллажах, в погребах чисто и сухо. Надо ли говорить, какой камень отвалил от сердца?..

Почему я так подробно об этом говорю? Да потому, что первое, что всем приходило в голову, - взрыв боезапаса. Накануне мы выгружали часть боекомплекта, и потому у всех, наверное, осталась в памяти опасность этой работы. Тем более что взрывчатые вещества в снарядах были старые, еще итальянские... Тут и аналогия с "Императрицей Марией" сработала (там ведь именно погреба рванули). В общем, так начальству и доложили, так и в Москву пошло, так и Хрущеву сообщили... Тот распорядился: "Винных - под суд!"

Самое страшное на флоте - это передоклад. Начальство не любит, когда подчиненные берут свои слова обратно: "Ах, извините, мы ошиблись!"

Короче говоря, меня "назначили" виновником взрыва, и следователи - это были еще те ребята, не забывают, после смерти Сталина не прошло и трех лет, - повели дело к взрыву погребов...

Положение Марченко было преотчаянным: из огня взрыва он попал в полымя допросов. Ему не верили, его не хотели слушать, ему подсовывали протоколы с его переиначенными показаниями. Марченко их не подписывал. В десятый, а может, в сотый раз его спрашивали:

"Как вы могли допустить взрыв боезапаса?" - "Боезапас цел!" - "Ну, это еще надо доказать..."

Доказать это можно было, лишь подняв корабль. На подъем должно было уйти не меньше года. Следователи не могли столько ждать. Виновник сидел перед ними. Да и что могло так взорваться, как не артпогреба главного калибра?!

Капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Мне пришлось побывать почти во всех подкомиссиях, образованных по версиям взрыва (боезапас, диверсия, мина, торпеда...) В каждой из них беседу со мной начинали с одного и того же предложения: "Расскажите о причине взрыва боезапаса главного калибра". И каждый раз приходилось рассказывать и доказывать, что с боезапасом все в порядке. На мое счастье (да и на свое, конечно, тоже), остались в живых старшины башен, с которыми я осматривал погреба. Однако нам не хотели верить. Опрокинутый корабль скрылся под водой, признаков наружного взрыва еще не обнаружили. Меня просто убивало это упорное желание доказать недоказуемое - взрыв боезапаса.

Вскоре меня доставили на заседание Правительственной комиссии. Я сидел на стуле посреди большой комнаты. Кажется, это был кабинет командующего флотом... Председатель Правительственной комиссии по расследованию причин гибели линкора зампредсовмина СССР генерал-полковник В.А. Малышев начал разговор таким образом:

- Мне доложили председатели подкомиссий, что вы упорно отрицаете взрыв боезапаса главного калибра. Расскажите, на основании каких фактов вы это отрицаете...

Я рассказал все, что видел, и все, что делал в ту страшную ночь. Рассказал, как со старшинами башен обследовал погреба...

Вижу по лицам - не верят... Вдруг на подоконнике зазвонил полевой телефон. Трубку снял Малышев.

- Что? Воронка? Радиус четырнадцать метров? Листы обшивки загнуты внутрь?...

Это звонили водолазные специалисты. Они обследовали грунт в районе якорной бочки и пришли к бесспорному выводу - взрыв был внешний...

Малышев подошел ко мне и пожал руку:

- От имени правительства СССР выношу вам благодарность за грамотные действия!

- Служу Советскому Союзу!

Лечу вниз по лестнице как на крыльях.

У выхода меня поджидал капитан-лейтенант, который на машине доставил меня из учебного отряда в штаб флота. Я думал, что теперь он отвезет меня обратно, сел с легким сердцем, но машина остановилась у здания особого отдела флота. Поднялись.

Следователь по особо важным делам - подполковник - кладет передо мной лист бумаги: "Напишите, как вы могли допустить взрыв боезапаса... Взорвался - не взорвался, Никите Сергеевичу уже доложено... Ваше дело сознаться".

И хотя мне уже было объявлена высокая благодарность, я вдруг почувствовал, что пол уходит из-под ног. В который раз стал рассказывать, где был и что видел... Стенографистка исправно строчила за мной, но, когда приносили отпечатанный на машинке текст, я обнаруживал в нем такие фразы, какие не говорил да и не мог говорить... Вдруг на столе следователя зазвонил телефон. Выслушав сообщение, подполковник положил трубку.

- Да, вы правы, - произнес он. - Боезапас здесь ни при чем.....

Однако отпускать меня он не спешил. Стал расспрашивать о поведении моряков на корабле и в воде. Потом рассказал о ходе следствия по другим версиям...

Теперь передо мной сидел совсем другой человек - обаятельный, остроумный, наблюдательный...

"Спокойно, ребятки! Спокойно!.."

В половине второго ночи линкор "Новороссийск" вздрогнул от подводного удара. Взрыв сверхмощной силы пробил восемь палуб - из них три броневые - и огненным форсом взметнулся перед дульными срезами первой - трехорудийной башни главного калибра...

Об этом больно писать... Взрыв пришелся на самую людную часть корабля: на кубрики, где спали матросы электротехнического дивизиона, боцманской команды, музыканты, артиллеристы, а также только что прибывшие новички...

Командир артиллерийской боевой части линкора "Новороссийск" капитан 3-го ранга (ныне капитан 1-го ранга в отставке) Ф.И. Тресковский:

- Как нарочно, за сутки до взрыва на корабль прибыло пополнение двести человек. Это были бывшие солдаты из Киевского военного округа, их перевели к нам в связи с переходом армии и флота на более короткие сроки службы (армия - три года, флот - четыре). Многие из них были еще в армейских сапогах. Конечно, корабля они не знали и сразу же попали в такую переделку, из которой и бывалому моряку не просто выйти...

Мы накормили их ужином, хотя у них и продаттестатов еще не было. Сербулов, помощник, добрая душа, сумел всех накормить... Для многих этот ужин оказался последним. На ночь новичков разместили в шпилевом помещении, это в носовой части корабля... Как раз именно там и рванул взрыв. Полусолдаты-полуматросы, они были в большинстве кавказскими горцами и плавать не умели...

Старшина 1-й статьи Л.И. Бакши:

- Столб взрыва прошелся через наш кубрик, метрах в трех от моей койки... Когда я очнулся - тьма кромешная, рев воды, крики, - первое, что увидел: лунный свет, лившийся через огромную рваную пробоину, которая, как шахта, уходила вверх...

Я собрал все силы и закричал тем, кто остался в живых:

"Покинуть кубрик!" Посмотрел вверх, увидел сквозь пробоину Сербулова. Помощника. Он стоял над проломом, без фуражки, обхватив голову, и повторял:

- Ребятки, спокойно... Спокойно, ребятки!.. Спокойно!..

Мы его любили, звали между собой "Покрышкин". Когда он появлялся на верхней палубе, кто-нибудь давал знать: "Покрышкин в воздухе!" Помощник был весьма строг по части корабельных правил и, если замечал, что кто-то сидит на крашеном железе, на кнехтах или трапе, шлепал по мягкому месту цепочкой от ключей. Он всегда покручивал ее вокруг пальца... У него это так по-домашнему выходило. Никто на него не обижался. Уважали очень за то, что корабль знал, как никто другой...

Я увидел его возле развороченных шпилей и сразу как-то успокоился. Уже потом, в госпитале, обнаружилось, что у меня изрезаны ладони и пробита черепная кость... А тогда... Из загнувшегося стального листа торчали чья-то голова, плечи... Я хотел помочь выбраться, потянул на себя и... вытащил половину торса.

Всех пострадавших перевели в кубрик № 28-а - он в корме. Мы были голые - с коек. Ночь. Октябрь. Холодно... Я провел переключку и составил список. Тут открылась дверь, и вошел начальник штаба эскадры контр-адмирал Никольский. Он нас подбодрил и велел выдать новые рубы из корабельных запасов. Едва мы оделись, как бросились вниз помогать товарищам, что в низах. Они подпирали брусьями переборки. Вода хлестала из всех щелей... Матросы работали споро, но спокойно. Никакой паники. Нам сказали, что мы здесь не нужны - там были только расписанные по тревоге. Я отправился на свой боевой пост - мостик ПВО. Но что там делать, на верхотуре?! Я и мои дальномерщики Леня Серяков и Саня Боголюбов спустились вниз и отправились в коридор адмиральского салона, который числился за нами как объект приборки. Может, мне дело найдется?

Старший лейтенант К.И. Жилин:

- Когда я понял, что повторного взрыва не будет, то есть детонации не произойдет, стал тормозить Поторочина:

- Женька, вставай!

Он спал на верхней койке. Не отошел еще от дня рождения, свидания с невестой.

- Что случилось?

- Взрыв на корабле!

- Какой взрыв?!

- Понюхай!

От запаха тротила он сразу протрезвел. Спрыгнул вниз.

Я натянул ботинки на резинках, китель уже набрасывал на ходу... первый трап, второй трап. Верхняя палуба. Темно. Освещение погасло. Огляделся. Перед первой башней - вспученное корявое железо... Зажатый труп... Все забрызгало илом. Бросился на ют - к вахтенному офицеру. Якорную вахту стоял замполит из дивизиона движения Витя Лаптев, Герой Советского Союза. Звезду получил в пехоте, за форсирование Днепра. На месте его нет. Бегу снова на нос. Встретил дежурного по кораблю - штурмана Никитенко.

Надо объявлять тревогу. Но корабль был еще обесточен. Колокола громкого боя молчали. Отправили по кубрикам прибежавших матросов: "Поднимайте людей!" А сам стал бить в рынду - судовой колокол. Его тревожный звон, словно набат, понесся по всему юту... Тем временем электрики подключили аварийную аккумуляторную батарею, и по всем палубам затрещало: "Боевая тревога!" Но большинство матросов и без того уже были на боевых ютах.

Я побежал на свою батарею.

Парторг линкора капитан-лейтенант (капитан 1-го ранга в отставке) И. Ходов:

- Я оставался за замполита командира линкора. В час ночи сняли с Сербуловым последний баркас с матросами. Прибыли с увольнения все, без замечания. Отправился спать. Моя каюта на корме - последняя в офицерском коридоре.

Проснулся от сильного толчка - меня выбросило на бортик кровати. Звук взрыва ощутился в корме довольно глухо... Оделся и побежал на ГКП (главный командный пункт). Вообще-то, по боевой тревоге я был расписан на ЗКП (запасной командный пункт). Но поскольку я оставался за замполита, то и отправился туда, где должен быть замполит, - на главный командный пункт.

Вскоре поступил первый доклад и из ПЭЖа (поста энергетики живучести): "Взрыв на носу. Разбираемся. Пройти туда трудно". Потом сообщили: "Есть убитые и раненые".

Зосима Григорьевич Сербулов распорядился:

"Давай-ка, Володя, организуй баню под прием раненых. Да на нос не ходи. Посмотри..."

На баке увидел тела погибших. Приказал унести их под башню и накрыть одеялами.

Во время взрыва на баке - у гюйсштока - стоял часовой. Воздушной волной его выбросило в море. Чудом остался жив. Он сам подплыл к якорь-цепи. Его подняли.

Как партийный работник, скажу со всей ответственностью: люди держались стойко - никто не устрасился вида ран, крови трупов... Действовали как в бою, хотя молодежь войну видела только в кино.

Взрыв погубил человек двести.

Я поручил начальнику клуба заняться отправкой раненых. Благо госпиталь был рядом, а баркасы уже стояли под бортом.

Снова поднялся на главный командный пункт. Дали с Сербуловым радиogramму открытым текстом в штаб флота: "Взрыв в носовой части. Начата борьба за живучесть".

Зосима Григорьевич попросил меня сбегать в пост энергетики и живучести, узнать обстановку на местах.

Нырнул под броневую палубу, добрался до ПЭЖа. Там шла нормальная работа. Командир электротехнического дивизиона Матусевич доложил, что вода, несмотря на принятые меры, продолжает поступать. Рядом находился и командир дивизиона живучести Юра Городецкий. Даже мысли такой не было, что вижу их в последний раз. Правда, дней за десять до взрыва вышел у нас с Городецким такой разговор. "Хорошо, - заметил он, - артиллеристам. Отстрелялись - и к стенке. А мы, механики, - смертники. Нам свой ПЭЖ не оставить, что бы ни случилось".

Пожурил я его тогда за упаднические настроения. А ведь он прав оказался...

Я поднялся наверх, в ГКП. Доклад мой Сербулова особенно не беспокоил. Он вообще был человеком выдержанным, неторопливым, рассудительным. Приказал разводить пары и спустить за борт водолаза для осмотра пробоины. Спустили матроса в легком снаряжении - его сразу же потянуло в пробоину. Опасно! Решили спустить тяжелого водолаза. Тот доложил: "Пробоина такая, что грузовик въедет!" Я отправился в низы, где сдерживали напор воды аварийные партии...

Люди работали рьяно, истово... Работали - не то слово. Они боролись врукопашную с морем, ставили раздвижные упоры, подпирали выгибающиеся от напора переборки деревянными брусками, конопатили двери, перекрывали клинкеты, заглушали трубы...

Не помню, сколько прошло времени, кажется не больше часа, когда по громкой трансляции мне передали из ПЭЖа распоряжение Сербулова подняться наверх. На линкор прибыл начальник политуправления флота контр-адмирал Калачев.

Доложил ему обстановку.

- Что у вас тут могло взорваться?

- Ничего. Все погреха в норме.

- Ваши предположения?

- Взрыв забортный, товарищ адмирал... Предположений пока не имею.

Мы спустились с ним в душевую, к раненым. Потом побывали у тех, кто уцелел от взрыва. Вещевик выдавал им новые рубы. Калачев отправился с ранеными на баркасе проведать тех, кого уже переправили в госпиталь. На корабль он больше не вернулся, и это стоило ему карьеры. Его обвинили в трусости и разжаловали. Но я бы не назвал его трусом. Когда он покинул "Новороссийск", линкор еще держался на ровном киле, видимой угрозы для жизни спасавших его людей не было.

Сразу же после съезда Калачева к трапу подошел катер командующего флотом вице-адмирала Пархоменко. Вместе с ним на корабль прибыли член Военного совета вице-

адмирал Кулаков, начальник штаба эскадры контр-адмирал Никольский (командир эскадры контр-адмирал Уваров находился в отпуске).

Сербулов встречал комфлота, а я докладывал обстановку Кулакову. Тот долго слушать не стал.

- Ладно, веди меня в низы. Разберемся на месте.

Спустились по трапам. Матросы конопатили дверь. Но вода прорывалась снизу. Аварийными работами в кубрике руководил старшина 1-й статьи. Фамилию не помню. Офицер, начальник аварийной партии, был на берегу. Но старшина справлялся за него довольно толково.

На средней палубе матросы задривали вторую броневую дверь. Кулаков приободрил их: "Молодцы!"

Словом, все шло как надо. Мы поднялись наверх. К тому времени на корабль прибыли из города старпом капитан 2-го ранга Хуршудов и штатный наш замполит капитан 2-го ранга Шестак. Я сдал ему обязанности.

Заместитель командира линкора по политической части капитан 2-го ранга (ныне капитан 1-го ранга в отставке)

Г.М. Шестак:

- Ночью в городе, у себя дома, я услышал взрыв. Прибежал на Графскую пристань, оттуда катером - на "Новороссийск".

Линкор был полностью укомплектован личным составом - 1620 человек. Накануне прибыло пополнение и курсанты из Одесской мореходки. Всего вместе с аварийными партиями соседних крейсеров на "Новороссийске" было более 1900 человек.

Площадь пробоины - уже потом, когда линкор подняли, - определили в 150 квадратных метров. Через эту гигантскую брешь в первые минуты в корпус корабля поступили сотни тонн забортной воды. Все службы на линкоре сработали четко: сразу же выставили семь линий обороны. Правда, постепенно их пришлось сдавать одну за другой. Пока затапливался один отсек, подкрепляли другой. Ни один человек не покинул свой пост без приказа. Сдавали переборки, а не люди. Если на наших отечественных линкорах толщина переборок превышала сантиметр, то итальянцы, стремясь облегчить корабль для увеличения скорости хода, делали их из листов толщиной в несколько миллиметров, то есть раз в пять тоньше. Под напором воды они вспучивались, как фанера, и лопались.

Благодаря героическим усилиям и умелым действиям экипажа "Новороссийска" линкор с такой огромной пробоиной продержался на ровном киле два часа сорок минут...

Мичман И.М. Анжеуров, адъютант командира:

- Едва пришел в себя после взрыва - бросился поднимать своих секретчиков. Хранилище секретных документов - в носу, неподалеку от места взрыва. Еще не успели дать свет, темень... Раздобыл где-то фонарь. Надо спасать документы. Их сотни. Вода уже по щиколотку. Тут дали свет. Я бросился в кубрик радиотехнической службы. Приказал морякам снять наматрасники и таскать в них документы в мою каюту. Вскоре она была завалена почти доверху. Однако спасти все документы мы не успели. Носовая часть линкора

быстро погружалась. Там же, в секретной части, остались и схемы непотопляемости корабля, которые были так нужны потом в ПЭЖе...

Старшина 2-й статьи В.В. Скачков:

- До демобилизации мне оставалось всего 21 сутки, а пришел я на линкор в 1951 году.

В тот день мы выходили в море после ремонта подшипников правого гребного вала, а вечером я сошел на берег в увольнение. На корабль вернулся в 0.20. А спустя час рванул взрыв.

Я находился в ленкаюте, расположенной на батарейной палубе между барбетам первой и второй башен по правому борту. Удар пришелся в 15-20 метрах от меня. Я тут же выскочил на верхнюю палубу и увидел дымящийся развороченный настил...

В районе взрыва находилась прачечная, которой заведовал старший матрос Алексей Логунов, мой лучший друг. Я бросился туда, но там была вода...

...Потом, когда поступила команда построиться на юте, ко мне подошел адъютант командира мичман Анжеуров и велел отдать аккумуляторный фонарь писарям, собирающим документацию в секретной канцелярии. Я передал свой фонарь старшине команды писарей Александру Карпенко, спросил, не нужно ли помочь. От помощи он отказался. Больше я его не видел, так как никто из писарей после опрокидывания не выплыл...

Главный боцман линкора "Новороссийск" мичман Ф.С. Степаненко:

- В ту ночь я бы точно погиб на корабле, останься в своей каюте. Она аккурат в районе взрыва располагалась. Первая от артпогреба. Но заболела старшая дочь. Ей неправильно сделали прививку от полиомиелита. Разбил паралич. Жена ее в больницу повезла, там и на ночь с ней осталась, а мне переслала со старшиной баркаса записку: мол, так вот и так, надо бы с семилетним сынишкой дома посидеть. Отпросился я у своего непосредственного начальника - Зосимы Григорьевича Сербулова - и до хаты. Я тут недалече - в Ушаковой балке - как жил, так и живу... Да... Ночью пригрелся подле меня сынишка. Разбудил нас взрыв. Что за ЧП? Оделся и бегом в Аполлоновку, на корабль. "Может, война?" На Госпитальной стенке два полураздетых матроса. Оба мокрые.

- В чем дело?

- "Новороссийск" наш взорвался.

- Вы что - пьяные?!

Да сам вижу - трезвее не бывает. Нашел ялик.

- Гребите к линкору!

А уж издали вижу - беда. Нос просел, корма поднялась. Винты видать... Эх!..

Старший лейтенант К.И. Жилин:

- Я собрал личный состав своей батареи и разбил матросов на пятерки. Так удобнее было доставать людей из покореженных взрывом кубриков. Первым делом, конечно, стали

выносить раненых. Одних отправляли сразу в госпиталь, других относили в баню... Группы складывали на баке и накрывали их орудийными чехлами, бушлатами...

Потом, когда закончили эту печальную работу, отправил своих в башни на боевые посты. Но так как меня из дежурных по низам не сменили, то я остался на верхней палубе руководить заводкой буксирного троса. С левого борта носовой части к нам подошел мощный буксир. С него подали трос, и мы завели его за барбет носовой башни. Чтобы буксир смог подтащить нас к берегу, к Госпитальной стенке, надо было обрезать бридель носовой бочки, которая держала линкор на своем мертвом якорю. Но, увы, нос просел слишком глубоко, и обрезать бридель-цепь уже было невозможно. Буксир изо всех сил подтянул "Новороссийск" метров на двадцать, но якоря стащили линкор обратно.

Тогда кто-то скомандовал: "Буксир в кормовую часть!" Я схватил мегафон и бросился на ют. Завели буксирный трос на корму, закрепили за кнехты. Буксир, отчаянно работая винтами, потащил нас к берегу. Но тут же увеличился крен на левый борт. Крен выровняли. Отдали кормовой бридель. Корма пошла вверх, нос просел еще глубже. Буксир яростно взбивал воду винтами. Он уже не мог стащить нос линкора с грунта.

Инженер-капитан 1-го ранга С.Г. Бабенко:

- Спросив у оперативного дежурного (чья шутка насчет ночной побудки так злосчастно сбылась), куда он выслал за мной катер, я быстро собрался и бегом кинулся на Графскую пристань. По дороге вспомнил, что командир пятой - электромеханической - боевой части линкора "Новороссийск" Иван Резников сейчас в отпуске и уехал из Севастополя к себе на родину, в Тихорецк.

Катер быстро отошел от причала, подошел к линкору, стоявшему на своих бочках с сильным дифферентом на нос. Носовая часть корабля уходила в воду до якорных клюзов. Было около трех часов ночи, когда катер подвалил к левому рабочему трапу. Поднялся на шкафут и там встретил инженера-механика крейсера "Кутузов" капитана 2-го ранга Мухина. Он прибыл на линкор во главе аварийной партии своего корабля на помощь личному составу линкора. Прошли с ним на бак. Там верхняя палуба до самой второй башни главного калибра была обильно залита илом, а в районе между носовыми шпилями и первой башней зияла громадная пробоина.

Здесь же я встретил помощника начальника штаба эскадры капитана 2-го ранга Соловьева и спросил его о глубине под килем. Он по телефону запросил мостик и сообщил мне, что глубина места якорной стоянки 18,2 метра. Возникла мысль срезать якорные цепи и бридель, чтобы освободить от них нос корабля. Соловьев пошел организовывать баркас, а я - автогенный аппарат и газорезчика. Но пока мы добывали газорезку, к бочке уже подошел баркас с крейсера "Молотов", и мы увидели искры от работы автогенного аппарата. Правда, резчику удалось срезать только бридель, якорные же цепи вместе с клюзами уже погрузились в воду.

Мы с Мухиным спустились в нижние помещения на батарейной и нижней палубах. Шпилевое отделение, носовые кубрики до 3-го, а на броневой палубе до 15-го кубрика уже были затоплены. У носовых переборок матросы крепили аварийный лес. Работали они дружно, слаженно. Мы подошли ближе, и вот тут-то убедились, что собой представляли облегченные итальянские переборки - под напором воды они выпучивались, как фанерные, в них появлялись трещины, через которые начинала фонтанировать вода.

Старшина 2-й статьи В.В. Скачков:

- Переборки трещали, выгибались и лопались, как яичная скорлупа. Видел своими глазами, так как я был расписан в аварийной партии. Вместе с другими заdraивал люки, двери, ставил крепления, подпоры... Как только переборка сдавала и нас заливало, переходили в следующее помещение...

Командир аварийной партии с крейсера "Молотов" инженер-капитан-лейтенант В.М. Говоров:

- Мне было нелегко на линкоре не только потому, что шел самый настоящий бой с поступающей водой, но и потому, что я не знал расположения подпалубных помещений "Новороссийска". Я рассчитывал на выучку матросов аварийных постов, на их знание корабля и не ошибся. Они оказались отлично подготовленными, свободно ориентировались в кромешной тьме. Мои команды выполнялись в считанные минуты, все делалось спокойно, молча. Только стук кувалд да скупые фразы: "Держи крепче!", "Давай клинья!", "Конопать швы!". А потом пошли доклады: "Подпоры подставлены!", "Люки подкрепили!.."

Без водолазного снаряжения матросы-аварийщики ныряли под воду и там конопатили щели люков. И лишь когда вода доходила мне до подбородка (а мой рост 186 см), я давал команду "Покинуть помещение!".

Так мы дошли до так называемых "теплых коридоров", где уже не было поперечных переборок, то есть до района машинно-котельных помещений.

Личный состав электромеханической боевой части практически весь погиб, не покинув свои боевые посты, расположенные в нижних палубах линкора.

Борьба за живучесть корабля требует огромнейшего напряжения всех духовных и физических сил, проявления величайшего мужества, стойкости, воли... Такое под силу людям сильным, любящим свою Родину, свой народ. Такими в моей памяти остались "новороссийцы".

Матрос Н.Я. Ворническу:

- Мы делали все, чтобы остановить распространение воды. Но она поступала по кабельным трассам, да и у люков и дверей герметичность была очень слабая... Мы сдавали отсек за отсеком, но корабль оставался освещенным. Электрики исправно поддерживали живучесть электросетей, своевременно отключая затопленные участки. Люди не сдавались. Но корабль стал заметно крениться. В разгар борьбы с водой к нам подоспел капитан 1-го ранга Бабенко, флагмех дивизии крейсеров. Он был с нами до конца.

Крен нарастал. Некоторые матросы куда-то уходили и скоро возвращались переодетыми в форму 1-го срока и в ней продолжали действовать. Люди чувствовали близость катастрофы, но оставались верными морским обычаям...

Инженер-капитан 1-го ранга С.Г. Бабенко:

- По броневой палубе мы с Мухиным прошли в пост энергетики и живучести. Там на своих местах находились исполнявший обязанности командира пятой боевой части Ефим Матусевич и командир дивизиона живучести капитан-лейтенант Городецкий. Обстановка на посту была внешне спокойная и деловая - матросы, стоявшие на связи, принимали доклады, передавали приказания. Я попросил ознакомить меня с обстановкой на корабле. Докладывал Городецкий, Матусевич только дополнял и уточнял некоторые обстоятельства. На мой

вопрос: "Где боевая документация?" - ответили, что она находится в секретной части и после взрыва оказалась затопленной.

Дела обстояли примерно так: в результате взрыва затопило носовые помещения до 3-го кубрика на батарейной палубе, до 15-го на броневой, шпильное отделение и носовые дизель-генераторы. Матросы стоят на своих боевых постах, ведут борьбу с распространением воды. В действии находятся котел № 1 и носовые турбогенераторы. На корабль в помощь экипажу "Новороссийска" прибыли аварийные партии с трех крейсеров - "Кутузов", "Молотов" и "Фрунзе".

Сразу после взрыва создался крен в полтора-два градуса на правый борт, но перекачкой мазута его выровняли.

Выслушав доклад, уточнив некоторые детали, я направился на ют корабля, где, как мне сказали, находилось все командование флота во главе с вице-адмиралом Пархоменко. Еще на подходе к юту я увидел своего комдива командира дивизии крейсеров контр-адмирала Лобова. К нему я и направился с докладом о состоянии корабля. Но меня перехватил начальник технического управления флота инженер-капитан 1-го ранга Иванов. Он попросил ознакомить его с обстановкой на месте. Прошли мы с ним по тому же маршруту, по которому ходили с Мухиным. Но положение изменилось к худшему: в 3-м и 15-м кубриках уже по колено стояла вода.

На посту энергетика и живучести Матусевич и Городецкий доложили об обстановке на корабле. После обмена мнениями Иванов дал указание Матусевичу перейти на работу котла № 8 в корме и кормового турбогенератора.

Поскольку вода продолжала затоплять носовые помещения, стали советоваться, какие меры принимать дальше. В это время уже появился небольшой крен на левый борт. Но больше всего нас беспокоил все увеличивавшийся дифферент на нос. Стали рассматривать возможности его выравнивания. Предложение о затоплении кормовых помещений (для этого могли быть использованы кормовые погреба боезапаса) было сразу же отклонено, так как система принудительного, быстрого затопления на корабле отсутствовала, а медленное затопление помещений с большими свободными поверхностями могло только ухудшить положение корабля. Пришли к выводу, что на глубине 18 метров корабль при дальнейшем затоплении останется на грунте и часть его будет возвышаться на поверхности. В самом деле, осадка корабля до затопления была примерно 10 метров, высота надводного борта в носу - 16 метров, в корме - 8 метров, при ширине корабля 28 метров, он по мере затопления сядет килем на грунт либо повалится на левый борт, при этом его правая половина останется незатопленной. Так мы представляли в худшем случае дальнейшие последствия затопления корабля. К великой печали, мы ошиблись в своих предположениях.

Дело осложнялось и тем, что под рукой не оказалось таблиц непотопляемости. Таблицы были составлены институтом Крылова, получили гриф "Секретно" и потому хранились в секретной части, в которую уже было не попасть. Впоследствии этот горький опыт был учтен: теперь таблицы непотопляемости хранятся в сейфах прямо в постах энергетика и живучести.

Генерал-майор медицинской службы Н.В. Квасненко:

- Почти сразу же после разбудившего меня взрыва затрещонил телефон. Звонил оперативный дежурный из штаба флота:

- Николай Васильевич, приготовьте - пятьсот.

- Понял - пятьсот.

Речь шла о предполагаемом числе раненых. Я еще не знал, где и что. Но просьба подготовиться к приему пятисот раненых говорила о многом.

Немедленно оделся и - на гору. Сосед меня подвез на машине прямо к КП медицинской службы флота. В моем кабинете временно жил специалист по лечебным вопросам подполковник Романов. Он уже все знал. Увидев меня, взмолился:

- Николай Васильевич, будьте любезны, отпустите меня на линкор! Мое место сейчас там!

Я его отпустил. Увы! Мы виделись в последний раз! Романов погиб, спасая коллегу...

Я позвонил своему заместителю полковнику медслужбы Александру Ефимовичу Пестову:

- Немедленно отправляйтесь на линкор "Новороссийск". Там почти весь Военный совет флота. Проследите за эвакуацией раненых. Ни на шаг не отходите от командующего флотом. Он тяжело болен.

Затем стал звонить главным врачам городских больниц. Не вдаваясь в подробности, выяснял, кто сколько может предоставить нам коек. Вдруг новое сообщение от оперативного. Вместо ожидавшихся пятисот раненых оказалось всего лишь полсотни. Все они свезены с корабля и размещены в Главном госпитале Черноморского флота.

Я вызвал машину и помчался на Корабельную сторону. Решил пробраться на линкор и попытаться снять с корабля своего вчерашнего пациента, то есть Виктора Александровича Пархоменко.

Командующий Черноморским флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко:

- Еще с борта катера в глаза сразу бросилось, что нижняя площадка линкоровского трапа поднялась над водой непривычно высоко. Нос "Новороссийска" ушел в море по самые клюзы, корма поднялась, а вместе с ней и трап. "Да-а... - думаю, - какие уж тут бензиновые пары". Все мои недуги как рукой сняло. Стресс, как сейчас принято говорить, и лечит и калечит. Меня он тогда излечил мгновенно.

Принял доклады, прошел на бак. Форштевень весь погрузился. Что же взорвалось? Никто точно не знает. Обратил внимание, что вся верхняя палуба густо заляпана илом. Откуда?

Приказал развести пары в кормовом эшелоне. Носовой - дежурный - котел заглушили, и вовремя. Вода уже проникала в котельное отделение.

Осмотрел район взрыва: все деформировано, смято, исковеркано... Прибыл водолаз, доложил: "Огромная пробоина уходит под днище. Никакого пластыря не хватит, чтобы закрыть".

Очередной катер с Графской пристани доставил на борт "Новороссийска" начальника технического отдела флота инженер-капитан 1-го ранга Иванова, врио командующего эскадрой контр-адмирала Никольского...

Иванов, флотский инженер с большим опытом, заверил меня:

- Мы, без сомнения, оставим корабль на плаву. Это же не шлюпка линкор!

Стали прибывать аварийные партии с соседних крейсеров. Включались в работу...

Завели с кормы конец на буксир, и тот потащил "Новороссийск" к Госпитальной стенке. Но якоря разворачивали и держали линкор на прежнем месте...

Я спустился вниз. Посмотрел, как идут аварийные работы. Вода била сквозь переборки ключами, как в родниках.

Иванов еще раз меня обнадежил:

- Не беспокойтесь. Борьбу за живучесть ведем всеми средствами.

"Плыть к берегу!"

Беда одна не приходит. Взрыв под килем был лишь начальным звеном цепи трагических событий. В 4 часа 15 минут случилось непредвиденное, случилось самое страшное: линкор качнулся с борта на борт и быстро - за секунды опрокинулся через левое плечо. Там, куда били прожекторы с соседних крейсеров - на темной поверхности ночного осеннего моря, - колыхнулось тяжело и застыло днище перевернувшегося корабля - широкое, темное, в мокрых бликах, словно спина громадного чудища. Чудище накрыло собой сотни людей, ссыпавшихся с накренившейся палубы, оно унесло в своей стальной утробе сотни моряков, не успевших покинуть задранные по боевой тревоге помещения. Все они были обречены на долгую мучительную смерть...

Вице-адмирал В.А. Пархоменко:

- Когда положение линкора ухудшилось, но крена на левый борт еще не было, я каким-то шестым чувством, инстинктом, почувствовал, что всю не занятую борьбой за живучесть команду надо вызвать наверх. Надо свезти лишних людей с корабля. Дал приказ - всем свободным от аварийных работ построиться на юте для посадки в плавсредства.

Матросы строились в каре. Я стоял на юте у кормового флагштока, как вдруг линкор качнулся на правый борт, потом на левый и пошел, пошел, пошел... До последней секунды была мысль: ну вот сейчас, вот сейчас остановится, задержится, ну хотя бы ляжет на борт...

"Новороссийск" опрокинулся стремительно...

Г.М. Шестак, заместитель командира линкора по политчасти:

- Ширина линкора в полтора раза превышала глубину стоянки. Теоретически опрокидывание оверкиль было невозможно... Мы надеялись, что фок-мачта, вмонтированная в броневую цитадель, закорит и не даст перевернуться... Но этого не произошло.

Когда линии обороны стало прорывать одну за другой, мы с Хуршудовым обратились к комфлоту с предложением эвакуировать часть команды. Пархоменко ответил: "Не надо разводить панику!"

Все же он сам пришел к этому выводу. На юте по правому борту в шесть рядов были выстроены все, в ком не нуждался линкор для своего спасения. Трудно сказать, сколько их было. Но фронт строя равнялся 38 метрам.

Вдруг у всей этой массы стала уходить из-под ног палуба. Но люди не рассыпались, не разбежались. Никакой паники! Передние ряды сползали, их держали задние... Те, кто упал в воду, снова карабкались на борт. Никто не хотел покидать корабль.

Я крикнул: "Всем плыть к берегу!"

И тут мы все поехали вниз.

К счастью, отбойная волна пошла от корабля, и людей в пучину не затягивало. Но многих накрыло палубой, и они, так же как и я, сразу же оказались на большой глубине. Я пришел в себя от боли в ушах под перевернувшимся линкором...

Капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Я успел подумать: как хорошо, что приказал поставить башню на стопора. Иначе бы они развернулись при крене, наделали бы новых бед...

Матросы стояли на юте, когда линкор стал крениться. К Пархоменко подбежал флагмех Иванов, доложил, что крен медленно нарастает и приближается к критическому пределу. Это были его последние слова. Он тут же убежал вниз - в ПЭЖ - и остался там навсегда...

Крен нарастал. Задние ряды строя держались за леера, за задних хватались передние ряды... Строй не распадался. Те же, кому удавалось удержаться, скатывались и тут же снова карабкались на палубу, пока замполит не дал команду: "Плыть к берегу!"

Потом все ссыпались в воду, да так, что и прыгнуть было некуда. Я влез на барбет 4-й башни вместе с флагманским артиллеристом соединения капитаном 2-го ранга И.Г. Смоляковым, который шел на ют с ящиком-сейфом и пеналом с картами. Он тогда был оперативным дежурным по эскадре. Мы стояли на бортовом срезе, пока средний ствол башни не вошел в воду. Попрощались друг с другом и прыгнули вниз.

Старший лейтенант К.И. Жилин:

- Когда дали команду "Не занятым в аварийных работах построиться на юте!", я приказал своей батарее покинуть башни. На ют пробирался боком из-за большого крена. Выбрался к самому флагштоку - к тому месту, где был закреплен буксирный конец. Он надраился так, что звенел - вот-вот лопнет. Лопнет - хлестанет - людей побьет. Пришлось отдать буксирный конец - РБ-62 пошел в сторону. В этот-то момент корабль стал быстро валиться левый борт. Корма поднялась метров на двадцать. Люди покатились. Те, кто стоял у лееров, стали прыгать за правый борт. А там дейдвуды, кронштейны... Слышал, как разбивались о них: "шмяк", "шмяк"...

Я ухватился за кормовой леер: "Что делать?" Прыгнешь за правый борт попадешь на острые лопасти винта, под левый - накроет кораблем. В эти считанные доли секунды надо было на что-то решиться...

Старшина 1-й статьи Л.И. Бакши:

- Мы втроем - Саня Боголюбов, Леня Серяков и я - остались не у дел и коротали время на своем "объекте приборки" - в адмиральском салоне. Сидели на диванчике против люка и осторожно курили. Неподалеку стояло высокое флотское начальство. Впрочем, ему, конечно, было не до нас. Зато мы находились, что называется, в гуще событий и краем уха ловили

обрывки фраз, докладов, пролетающие с юта через распахнутый люк. Потом крен на левый борт стал ощутимо нарастать. Я забеспокоился:

- Ребята, давайте вылезать!

Но вылезать уже было непросто: трап принял отрицательный лон. Я ухватился за упор крышки люка, и ребята меня вытолкнули снизу. Затем таким же макаром выбрался Саня Боголюбов. Вылез Леня Серяков, и тут линкор перевернулся. Мы оказались под кораблем. Темень, холод, на уши давит глубина... Куда плыть?

Тычешься вверх, как рыба об лед; всюду палуба - не всплыть. Поплыл туда, куда плылось... Это чистая случайность, что поперек палубы, а не вдоль. Метров через десять почувствовал, что верх свободен, и изо всех сил заработал руками. Воздуха в груди уже не оставалось...

Капитан-лейтенант В.И. Ходов, парторг линкора:

- Сдав обязанности замполита прибывшему на борт Шестаку, я отправился на среднюю палубу, где у аварийщиков не было ни одного офицера. Спустился в один из кубриков - там только что заделали дверь. Доложили в ПЭЖ. Нам приказали перейти в смежное помещение и загерметизировать его. В ход пошли шинели, куски одеял, все, что попадалось под руку. Однако крен нарастал так, что стоять уже было трудно. Старшина доложил в ПЭЖ, что задание выполнено. Из поста энергетики и живучести приказали всем срочно выйти наверх.

Я успел забежать в свою каюту, сбросил синий рабочий китель, он был весь в мазуте, надел новый, суконный, переложил в него партбилет. Партбилеты мы всегда носили с собой, в специально нашитых изнутри карманчиках. Забрал с собой партбилеты командира и инженера-механика, уехавших в отпуска. Вышел наверх. Большая часть команды и аварийные партии соседних кораблей стояли в строю на юте вдоль правого борта. Корма уже сильно поднялась. Строй сгрудился. Я подошел к Шестаку и прочему начальству. Только что из ПЭЖа поступил последний доклад: "Корабль спасти не удастся".

Помощник командира Зосима Григорьевич Сербулов горестно крикнул: "Эх, комиссары нужны, а не замы!"

Комфлота стоял у верхней площадки трапа. Он приказал отойти всем плавсредствам подальше от "Новороссийска". И вовремя. Иначе бы через минуту накрыло все катера, баркасы, буксиры, стоявшие у нас под бортом.

Рядом со мной оказался мичман Анжеуров. Линкор неудержимо валился на борт.

- Прыгай! - крикнул Анжеуров. Мне подумалось, что прыгать еще рано: очень высоко...

Мичман Ф.С. Степаненко:

- Якоря проклятушие держали насмерть. Кто отвечает за якорные устройства? Боцман.

Прибыл я с берега и первым делом на бак... Что увидел - так это не для печати. Шпили разворочены, в палубе рваная дыра, всюду ноги, руки, головы оторванные, ил, кровь, мазут... Начали трупы собирать, раненых... Только нос расчистили, как он стал тонуть. Бридель не успели отдать, так и бочку носовую прилопило.

Якорь-цепь топором не перерубишь. Толщина звена - 34 миллиметра. Правда, на 30-м и 50-м метрах якорь-цепи есть разрывные звенья, но и они ушли в воду. Обе цепи вытравились на

70 метров. Цепной ящик тоже затопило. В него можно было бы залезть и отдать жвака-галсы - концевые быстроразъемные звенья, тогда бы обе якорь-цепи соскользнули бы в воду. Да ведь и туда уже не доберешься: палуба бака ушла в воду на 38 метров.

Сунулся я вниз, а там на первой же палубе - вода. Тут вот какая история получилась. Итальянцы построили корабль так, что все трубопроводы, коридоры, проходы прокладывались выше ватерлинии. Поэтому вода топила линкор не снизу, а по верхним палубам, выше ватерлинии. Когда ее набежало достаточно, получилось так: низ - пустой, легкий; верх - затопленный, тяжелый. А тут еще буксир дернул с левого сорта. Вода перелилась влево, и пошел он, родимый, валиться...

Я стоял у второй башни, держался за стойку. Народ посыпался, я держусь. Вишу. Вода подо мной от людей кипит. Потом оторвался и тоже плюх! - в живое море...

Инженер-капитан 1-го ранга С.Г. Бабенко:

- После доклада мы с Ивановым, начальником техупра флота, снова направились в пост энергетики. Положение корабля к этому времени уже заметно ухудшилось: крен на левый борт приближался к опасной величине. По кораблю передали команду: "Личному составу, прибывшему с других кораблей, построиться на юте! Остальным быть на своих боевых постах! Левый борт в опасности!" Когда крен корабля увеличился до 12 градусов, нарушилась телефонная связь, доклады в пост энергетики перестали поступать, а от старших начальников никаких распоряжений не было. Иванов приказал мне лично выяснить обстановку.

Я вышел из поста энергетики и спустился в первое машинное отделение. Там находился инженер-лейтенант Писарев с матросами. Они укрепляли носовую переборку, так как получили доклад, что помещение носовых турбогенераторов начинает затапливать. Писарев доложил мне, что у них мало аварийного леса. Я велел ему послать людей на правый шкафут, так как видел, что там выгружали брусья с какого-то корабля. Вышел из машинного отделения и по поперечному коридору направился в 18-й кубрик. Кубрик уже был затоплен примерно на полметра... У носовой переборки матросы под руководством старшины заделывали отверстие от монорельса для транспортировки снарядов. Я спросил:

- Откуда топит?

- Через бортовую продольную переборку! - ответил старшина.

- Не может быть!..

Я прошел в кормовую часть кубрика и вначале услышал по звуку, затем и увидел, что вода поступает через щели люка из верхнего кубрика. Тогда я понял, что верхний - 8-й - кубрик уже затоплен!

В обход - через 17-й и 7-й кубрики - выбежал на верхнюю палубу правого шкафута. Крен корабля продолжал расти. У лееров стояли матросы. Двоим из них я велел закрыть люк 8-го кубрика, через который лилась вниз вода. Матрос доложил мне, что люк уже находится в воде и верхняя палуба левого борта затоплена. Понял, что левый борт уже полностью в воде, и быстро направился на ют, чтобы доложить об опасном положении корабля. Но успел добежать только до камбуза. Опрокидывание застало меня между третьей башней среднего калибра и 100-миллиметровой зенитной пушкой. Тут все загрохотало, палуба выскользнула из-под ног, я получил сильный удар по голове и потерял сознание.

В 4 часа 15 минут линкор перевернулся вверх килем. Уже позже я определил это время по своим часам, которые остановились в воде.

Я быстро пришел в себя и стал изо всех сил выгребать вверх, но, ударившись головой, с ужасом понял, что где-то под кораблем. Ориентировки никакой, абсолютная темнота. Я беспорядочно метался в разные стороны, почти теряя надежду выбраться из этой ловушки...

"Мы доплывем!"

Море победило. Оно отняло у людей корабль, но оно не смогло лишить их мужества. Они стояли до последнего... Они не бежали с поля боя. Они покидали его в плавь.

В холодной ночной воде, пережив ужас опрокидывания, моряки не превратились в обезумевшее стадо. Они плыли к берегу, помогая друг другу. К берегу плыли остатки экипажа, а не толпа утопающих. Доплыли не все. Подобрали не всех. То были последние жертвы полуночного взрыва...

Вице-адмирал В.А. Пархоменко:

- Я очутился под кораблем на глубине 11-12 метров. Попробовал всплыть - тут же ударился о палубу. Ощупал ее и понял, куда надо плыть. Догадка спасла жизнь: я выплыл. У поверхности начал уже глотать забортную воду. Но плавал хорошо с детства, поэтому без труда освободился от тянувших вниз брюк и кителя. Дальше все как во сне... До берега не доплыл. Подошла шлюпка, мне помогли перелезть через борт. Я приказал грести к Графской пристани. Как был в мокром исподнем, так и направился в штаб. Часовой не узнал, не хотел пускать...

Я еще не мог свыкнуться с мыслью, что все уже кончено. Впрочем, в корпусе линкора оставались люди, и надо было действовать. Я снял телефонную трубку...

Старшина команды минеров мичман Н.С. Дунько:

- Самое страшное из того, что я видел в ту ночь, - это как на моих глазах вывалилась при крене из своего гнезда 60-тонная противоминная орудийная башня и ухнула прямо на баркас с людьми. А там была аварийная партия с крейсера "Фрунзе". Погибли все в мгновение ока... Они сели в баркас, когда левый борт уже касался воды...

Спасибо Сербулову, помощнику командира, вовремя крикнул:

"Покинуть корабль!" На то, на что не решился адмирал, отважился капитан 2-го ранга. Ему многие жизнью обязаны.

А адмирала, кстати, я спас. Плавал-то я - дай бог, чемпион флота как-никак... Чувствую, в воде кто-то сзади вцепился в голову. Я и не вижу кто. Кричу только: "Голову отпусти, а то потонем!" Он отпустил, за плечи держится. Так к шлюпке и подплыли.

Его втаскивают, а я смотрю - мать честная, да ведь это Пархоменко!..

Капитан-лейтенант В.И. Ходов:

- Я прыгнул в воду в сторону крена - солдатиком. Вынырнул, чуть отплыл, и тут за моей спиной раздался мощный всплеск - линкор перевернулся. От удара о воду пошла воздушная волна.

В воде паники не было. Люди сбивались в группки и плыли на огни берега. Метрах в десяти от меня покачивалась фуражка комфлота. Потом увидел, как матросы окружили Пархоменко, готовые в любую минуту прийти к нему на помощь. Неподалеку плыл вице-адмирал Кулаков. Он крикнул матросам: "Ребята, вы сами держитесь! Мы доплывем..."

Баркасы и катера подбирали пловущих. Некоторые матросы кричали: "Нас не надо! Мы доплывем! Других спасайте!" На днище, на киле перевернувшегося линкора сидели вскарабкавшиеся туда моряки. Они тоже кричали: "У нас нормально! Подбирайте тех, кто тонет".

Меня втащили на катер с крейсера "Фрунзе". И вовремя. Выбился из сил, так как китель не сбросил: в нем были партбилеты и членские взносы. Всех спасенных катер высадил на крейсер "Фрунзе". У трапа нас встретил корабельный врач.

- Как себя чувствуете?

- Нормально.

Я прошел в каюту секретаря партбюро. Офицеры набились.

- Расскажи, как там?

- Дайте переодеться...

Партбилеты высохли. Чуть покоробились. Но менять их не пришлось...

Утром начальник политотдела спросил меня, сколько погибло.

- Человек пятьсот.

- Не может быть! Преувеличиваешь!

Увы, я и не знал, что преуменьшаю. В госпитале мне приказали отвести всех ходячих спасенных в Учебный отряд. Там я пробыл двое суток. Успел только позвонить жене на работу.

- А Веры нет. Побежала в госпиталь.

- Если появится, передайте, что я жив.

Потом еще сутки писал похоронки и наградные листы. При расследовании председатель комиссии Малышев сказал мне: "Экипаж вел себя геройски. Паники не было. Парторганизация правильно строила свою работу". Рядом стоял Главкомандующий Военно-Морским Флотом Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов. Малышев заметил ему:

- Николай Герасимович, всех отличившихся надо бы представить к наградам.

Но подписать наградные листы Кузнецов не успел. Его освободили от должности.

Старший лейтенант К.И. Жилин:

- Линкор заваливался на борт. Кормовой флагшток торчал уже горизонтально. Я вскочил на него. Инстинкт подсказал: прыгать вниз головой опасно. Лучше ногами. Даже если сломаю кости - все равно выплыву. Ухнул солдатиком. Ушел глубоко... Раз - взмах два, три... Воздуха не хватает. Но вижу - вода над головой светлеет. Это горели прожекторы. Вынырнул. Первое движение на поверхности - найти свою фуражку. Да где там... Сразу стал отплывать от линкора. По грохоту в корпусе понял, что корабль переворачивается, что летят с фундаментов котлы, машины, механизмы...

В воде увидел голову Жени Поторочина. Подплыл поближе. Тот был в одних трусах. Он кричит мне:

- Разденься!

- И так доплыву.

Раздеваться я не хотел. Дело в том, что я был волейболистом и потому носил красные трусы - от спортивной формы. Думаю, выберусь и буду как дурак в красных трусах. Нет уж... Лучше так доплыву.

Вижу, какой-то баркас на месте крутится - в нерешительности. Ору:

- Иди людей собирать!

Гребцы налегли на весла и пошли навстречу плывущим.

Мы доплыли.

Я отправился сушиться в кочегарку госпиталя. Давно бросил курить, но тут закурил.

Невеста моя жила в Казани. Отбил ей телеграмму: "Жив-здоров, а пленок нет..." Странный текст?

Летний отдых я провел с Людой в Казани. Много фотографировал. Пленки проявить не успел. Они остались в каюте. Эх, да что там пленки... В общем, через пару месяцев мы поженились. Такая вот семейная история.

Капитан-лейтенант В.В. Марченко:

- Прыгнул я довольно неудачно... Попал на леера, ободрал ногу, сильно ударился теменем... Кто-то въехал мне каблуком в губы. Свалка. Все же выбрался из воды на поверхность. Сбросил ботинки, расстегнул китель, но скидывать его не стал. В нагрудном кармане - партбилет и удостоверение личности. Брюки тоже не сбросил. Плыть к баркасам не имело смысла. Они и без того были перегружены. Двинулся прямо к Госпитальной стенке. Старался держаться как можно спокойнее.

Рядом со мной плыл корабельный чекист. Здоровый парень. Его подняли на катер вместе со мной. Оглянулся, увидел перевернутый линкор и рухнул замертво. Сердце разорвалось.

Мичман Ф.С. Степаненко:

- В воде за меня ухватился юнга. Плавать не умел. Так я и греб - один за двоих. Наверное бы, не сдюжил... На счастье, баркас подошел. Все матросы на нем - к нам спиной: с другого борта людей вылавливают. А нас заметил старший на баркасе - капитан 2-го ранга. Он мне крюк отпорный протянул. "Держи!" - кричит. Я-то держу, а на мне юнга висит. Вижу, капитан не удержит нас двоих. Я подтянулся, схватил его за руку - мертвой хваткой. Тот от боли вскрикнул. Матросы услышали - помогли. На берегу отжался и снова в катер - других спасать.

Вечером приплелся домой. Сынишка дома один. Плачет. Покормил его и пошел искать жену по больницам. Ее на "скорой" вместе с дочкой увезли. Куда, что - не знаю. Однако нашел. О "Новороссийске" она еще ничего не знала. Я не стал ей ничего говорить. Чтоб не пугать...

Мичман И.М. Анжеуров:

- В руку мне вцепился молодой матрос Литеев. Он не умел плавать. Сначала мы, потеряв ориентировку, поплыли к Северной стороне. Затем крейсер "Молотов" осветил прожектором место гибели "Новороссийска", и мы повернули к Аполлоновке. По воде растекался мазут, он забивал рот, трудно было дышать... Нас подобрал баркас, набитый до отказа "новороссийцами". На руке моей так и остался черный след от мертвой хватки Литеева...

Выбравшись на берег, пошел к госпиталю. Туда уже сбегались жены наших моряков: "Где мой?", "Моего не видели?".

Меня остановила жена Матусевича - Ольга Васильевна. Что я мог ей сказать?!

Инженер-капитан 1-го ранга С.Г. Бабенко:

- Под палубой опрокинувшегося линкора я пробыл несколько минут. Надо ли говорить, что они показались мне вечностью?! Все же каким-то образом я вынырнул на поверхность по левому борту. Вокруг плавали матросы. Я полуоглох: залило уши, и звуки сносились весьма приглушенные. Кормовая часть линкора освещалась сильным прожектором буксира. Возле носа сновали катера, баркасы, которые подбирали людей на воде. До этих катеров было примерно 150-180 метров. Госпитальная стенка не освещалась, в темноте ее не было видно. Поэтому я поплыл по направлению катерам, с трудом доплыл до одного из них. Переполненный катер подошел к госпитальному причалу. В госпитале нас собрали всех в клубе, а затем направили в палаты, на освобожденные от ходячих больных места. У меня обнаружили двустороннее воспаление легких. Очевидно, потому, что в легкие попало большое количество забортной воды. Дня три держалась высокая температура. Несколько первых ночей я не мог спать, несмотря на значительные дозы снотворного. Порывался как можно быстрее покинуть палату, уйти из госпиталя. На следующий день меня пригласил к телефону флагманский инженер-механик штаба флота В. А. Самарин. Поинтересовавшись здоровьем, он попросил сообщить ему письменно мои наблюдения и выводы о происшедшем. Я написал все, что видел на корабле в ту ночь: как велась борьба за живучесть, как героически действовали при этом "новороссийцы".

Старшина 1-й статьи Л.И. Бакши:

- Бушлат мой намок. Попробовал стянуть, но только сбил его на плечи. А тут еще в меня двое молодых вцепились. Сразу же головой ушел в воду. Ну, думаю, все, амба... Нет, выбарахтались, глотнули воздуха пополам с мазутом и - снова вниз. Однако вынырнули. Так и бултыхались, пока баркас не подошел. Моряк-спасатель лег на планширь и протянул отпорный крюк. Я дотянулся. Нас втащили. Там уже был Саня Боголюбов. А Леня Сериков погиб...

Вдруг крик: "Старпом тонет!" Моряки с нашего баркаса попрыгали и саженками - к Хуршудову.

Старпома мы всегда побаивались. Требователен был, но справедлив. Для кого, для кого - а для него море - вся жизнь. Это каждый понимал. Хуршудов был поражен, когда увидел, как к нему бросились матросы. Он думал, что мы в душе его ненавидим. А мы его любили...

По счастью, Хуршудов не утонул. Он держался на связке "рыбин"* и стал их расталкивать, чтобы за них могли ухватиться и другие.

В госпитале мне перевязали голову и руку. На руке были часы "Победа". Циферблат был весь в мазуте, но стрелки видны четко. Они застыли на 4 часах 16 минутах 55 секундах.

Матрос Н.Я. Ворническу:

- Когда передали распоряжение подняться на верхнюю палубу, мы по команде нашего офицера (все мы прибыли с крейсера "Михаил Кутузов") старшего лейтенанта Дмитриева выбрались на ют. Дмитриев велел нам встать за надстройками, и это спасло жизнь многим "кутузовцам", так как мы не ссыпались в воду вместе с основной массой людей, а получили возможность прыгать с этих надстроек как можно дальше от корабля.

Бухта огласилась горестным ревом с берега, когда ярко освещенные мачты линкора, описав в воздухе дугу, ухнули в воду. Широценная палуба накрыла сотни барахтающихся людей.

Последнее, что промелькнуло у меня в сознании, - огни берега и мысль: "Вижу все это в последний раз!" Под водой меня отбросило в сторону и перевернуло несколько раз. Я потерял ощущение, где верх, где низ. Меня выбросило на поверхность само собой, без моего участия. Но тут я попал в самую гущу барахтающихся, тонущих, утопающих людей. Многие хватались друг за друга и уходили под воду целыми гроздьями. Я почувствовал, что в мои ноги тоже кто-то вцепился. Сразу же пошел ко дну. Поскольку я был обутым, каблуком ботинка удалось сбить схватившие меня руки. Вынырнул и поплыл, почти не соображая куда. Потом дошло, что плыву от берега, и с ужасом понял, что обратно мне уже не дотянуть. И вот тут, на исходе сил, я наткнулся на доску длиной метра три. Это было мое спасение. Только теперь, слегка успокоившись, я обнаружил, что в правой руке у меня зажат довольно тяжелый аккумуляторный фонарь. Выбросил его, держаться стало полегче... Вскоре меня догнал какой-то курсант, ухватился за доску, и мы поплыли вдвоем в сторону Госпитальной стенки. На пути нам попались два матроса, которые держались на спасательных кругах и кричали о помощи. Должно быть, это были новички из недавних солдат. Мы подплыли к ним и стали тащить за собой. Причем кричать они не переставали. На наше счастье, подоспел катер, принял этих двоих, а нас... оставил на воде. То ли места на борту не хватило, то ли еще что. Мне до сих пор обидно и непонятно. Но делать нечего. Плыдем дальше. Теперь у нас по крайней мере спасательные круги.

Заметили мы неподалеку какое-то судно. Курсант бросил круг и доску и поплыл к судну. То же сделал и я. Нам помогли подняться на борт, и тут я почувствовал страшный холод. Крупная, неукротимая дрожь сотрясала тело.

К борту подошел катер штаба флота (черного цвета), оттуда спросили, нет ли на судне спасенных офицеров из штаба. Я спрыгнул в катер, за мной еще несколько человек. Нас доставили на госпитальный причал. Мы помогли выгрузить офицера в очень тяжелом состоянии. Трудно было кого-то узнать: все в мазуте, грязные, мокрые...

На берегу стояло множество машин "скорой помощи", сновали десятки людей в белых халатах. Ко мне подошла женщина-медик, спросила, не нужна ли мне помощь. Я ответил "нет" и спросил, куда идти. Она показала в глубь аллеи. Я сделал несколько шагов и потерял сознание. Очнулся в госпитале, в ванне с горячей водой, где меня отмывали от мазута. Спросил у санитарок свою робу - принесли. Достал из кармана служебную книжку, комсомольский билет, немного денег... Мне сказали, что все это будет храниться у замначальника госпиталя, однако документы свои я так и не получил...

На правой голени у меня оказалась большая ссадина. Думаю, что это след моего же каблука, когда я освобождался под водой от вцепившейся в ногу руки.

Меня уложили в палате. Но спать я не мог. Едва закрывал глаза, как начинало казаться, что кровать опрокидывается, я вскакивал на ноги. И так всю ночь. Мои соседи тоже вскрикивали... На другой день мне сделали успокоительные уколы, я стал спать. Вскоре вернулся в Учебный отряд.

18 ноября меня уволили в запас, так как служил я по последнему году. Со мной провели беседу о том, чтобы обо всем, что случилось, что видел и слышал, не распространялся. Я до сего дня держал свое слово и пишу обо всем впервые. Счастлив, что дожил до этого дня.

Старший лейтенант В.Н. Замуриев, командир 4-й башни главного калибра:

- Всех спасенных моряков, кто не нуждался в медицинской помощи, переправили в казармы Учебного отряда подплава. В кубриках установили двухъярусные койки, получили матрасы, свежее белье. Интендантская служба во главе с майором Бухтияровым быстро организовала переобмундирование экипажа. Прием пищи наладили в одну - первую - смену. На обед и ужин, по рекомендации медиков, выдавали спирт для успокоения нервной системы.

Здесь же демонстрировали для команды и фильму. Однажды смотрели "Кортик", а там есть эпизод гибели линкора "Императрица Мария", который подорвался на нашей же 12-й бочке. Фильм растрожил всех заново. Шестерых отправили на носилках в медпункт.

Надо было прерывать сеанс, но матросы кричали: "Кортик"! "Кортик"!.. Картину крутили четыре раза. И только после беседы врача-подполковника матросы согласились отправить злополучный фильм на кинобазу.

Вскоре нам сообщили, что к "новороссийцам" едет председатель Правительственной комиссии В.А. Малышев. Быстро навели порядок.

Я встретил высокого гостя с докладом на лестничной площадке. Вячеслав Александрович предупредил меня знаком: "Команду "Смирно" не подавать". Собрали людей на беседу. Длилась около двух часов. Малышев сказал, что действия "новороссийцев" можно поставить в ряд с подвигом моряков "Варяга", поблагодарил всех за мужество и стойкость.

Кто-то его спросил, будет ли восстановлен "Новороссийск". Зампредсовмина ответил, что если линкор восстановить не удастся, то его именем назовут один из строящихся крупных военных кораблей...

К этим строчкам добавить нечего. Замечу лишь, что, как ни было велико душевное и физическое потрясение, пережитое моими собеседниками, никто из них, моряков-"новороссийцев", не проклял море, опасную флотскую службу, никто не поспешил списаться на берег. Напротив, они еще прочнее связали свою жизнь с морем, многие офицеры линкора "Новороссийск" стали впоследствии известными командирами, адмиралами.

Бывший дежурный по низам в ту трагическую ночь, командир 6-й батареи Карл Иванович Жилин спустя годы командовал крейсерами "Михаил Кутузов" и "Адмирал Ушаков". Флотскую службу закончил в звании контр-адмирала.

Старпом Григорий Аркадьевич Хуршудов, уйдя в запас, долго еще продолжал морячить капитаном большого промыслового судна.

Главный боцман линкора Федор Самойлович Степаненко тоже стал капитаном - учебного судна в морской школе ДОСААФ.

Много писали наши газеты о командире одного из первых советских вертолетоносцев "Ленинград" капитане 1-го ранга Юрии Гарамове. Он тоже прошел школу линкора "Новороссийск", будучи на нем командиром зенитной батареи.

"Новороссийск" дал целую плеяду замечательных офицеров и адмиралов. Можно было бы называть имя за именем и каждое сопрягать с громкими титулами, званиями. Но это отдельный рассказ.

Глава четвертая

"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.

Жизнь этого моряка достойна отдельной книги. В числе первых прокладывал он огненные рейсы в сражавшуюся 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.

Я разыскал Константина Семеновича за Артбухтой, в том редкостном уже, заповедно-старом уголке Севастополя, где киношники сразу бы присмотрели натуру для фильма времен "Очакова" и "Потемкина": немощеная улочка в глухой зелени частных садов, толстостенные лепные заборы-дувалы, красная черепица невысоких крыш, цементированные дворики... Во всяком случае, домишко, в котором жил Ковалюков со своим разрастающимся на лето семейством (внуки, невестки, сыновья), насчитывал от роду ровно сто лет, а в эти беленые комнатки, окружавшие кафельную печь, любил заглядывать кондуктор Частник, отважный сподвижник лейтенанта Шмидта; он сживал с хозяином - матросом "Очакова" - за самоваром, вел тайные беседы, отменно пел и играл на гитаре. Та гитара долго здесь хранилась, пока не сгинула в войну.

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

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, ничуть не подозревая, что очень скоро нам придется повторять все это здесь, но уже всерьез - не на жизнь, а на смерть.

Вечером 28 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 АСС*, на "виллисе" подкатывает, и мы прямо на Телефонку. "Карабах" стоял в часовой готовности, но уложились раньше, снялись и подошли к линкору. Стоял он, сильно просев носом, однако палуба была еще над поверхностью воды. С корабля свозили раненых...

Мы встали под правой 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 ГКП. Ведь именно туда стекаются все телефонные доклады и именно оттуда опять же по телефону и трансляции отдаются все приказы и распоряжения. 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 ПЭЖ через посыльных? Ведь это ж все-таки линкор: сто метров туда, сто обратно, да сколько трапов вверх-вниз. Минуты шли только так, а ведь каждая из них - 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?! Представьте себе, идет операция на сердце. Вдруг в операционную заявляется министр здравоохранения, который по врачебной специальности своей вовсе не кардиолог, а окулист. И тут же вслед за ним начинают прибывать всякие там начальники главков, ведущие урологи, гинекологи, невропатологи... Да не просто наблюдать собрались, а руководить ходом операции. Чем она закончится, как думаете? Вот именно. Линкор и перевернулся.

Вы меня можете попрекнуть: э, все мы задним умом сильны. Но возьмите в толк главное. Мы же спасатели, профессионалы. Мы прекрасно знаем, что и как нужно делать.

Пархоменко всю жизнь учили воевать, корабли в бой водить, а вот как их спасти да на плаву удерживать - это наше, инженерное дело. А он этого понять не захотел, гордыня адмиральская заела.

Эх, да что там говорить!

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, переброшенный на якорную бочку, 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. Передал приказание Пархоменко:

- Надо завести буксир и подготовиться к буксировке. Подойдет заводской катер с резчиком и обрежет носовой бридель.

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 обрежет бридель тотчас же.

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. Несправедливо это!

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.

У меня все время не выходила из головы "Мария". Она ведь неподалеку отсюда погибла. Ошибся я только в одном: у "Новороссийска" в отличие от "Марии" главные орудийные башни из гнезд не вывалились. А я ведь еще мальчишкой видел, как те башни с "Марии" поднимали.

Спрашиваю я 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, как потом выяснилось, и страх и риск весьма грозные, переиграл инженерно безграмотный приказ по-своему. Я 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. Линкор 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. Нам повезло еще и потому, что мы попали в промежуток между дымовых труб, ухнувших в воду почти вплотную к нашим штевням,

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, в это просто не верилось, 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.

Днище линкора, густо обросшее ракушками, огромное, широкое, возвышалось над водой метра на четыре и походило на спину гигантского чудовища. Внутри этого монстра бились живые люди.

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 и доставленный с берега инженер-капитан-лейтенант Фридберг, командир дивизиона движения 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...

"Счастливых было только девять..."

Я 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. О том, как это все произошло и что было дальше, я узнал из письма старшего матроса Николая Воронкова, ныне столяра завода спецавтомобилей из чувашского города Шумерля:

"Мне особенно запомнился вечер этого дня, тихий, теплый, и багрово-красный, зловещий закат, вызывавший неприятное и тревожное чувство.

В 22.00 прозвучал сигнал отбоя, и я с друзьями - старшиной 1-й статьи Деточкой из Шахт и Новиковым из Серпухова - пошли спать на прожекторный мостик на грот-мачте. Почему туда? Дело в том, что в октябре 1955 года Советский Союз произвел сокращение своих Вооруженных Сил и часть солдат перевели на корабль. Новичков расселили по кубрикам. Попали они и в наш 14-й кубрик (через него и прошел взрыв). Мы же, "старики", уступили им свои места.

В 1.30 ночи я проснулся от тряски. Было такое ощущение, будто лопнул трос стрелы при подъеме баркаса на борт. Лично я взрыва не слышал. Выскочили мы на мостик: тишина, ни звука; смотрим на носовую часть корабля и не поймем, почему наше белье, развешанное на леерах, плавает в воде! Тут же раздался сигнал аварийной тревоги, и мы согласно боевого расписания побежали каждый на свой боевой пост. Мое место было в посту энергетики и живучести - это как раз в основании фок-мачты, на жилой палубе, на одном уровне с 14-м кубриком. Когда спустился туда, под ногами хлюпала грязь; я ничего не знал о взрыве, никто не объявлял по трансляции. На посту никого не застал. Звонят телефоны, просят прислать

аварийные партии. Позднее прибежали старшина 1-й статьи В. Усас и командир капитан 3-го ранга Матусевич (он погиб).

Мне было приказано запустить водоотливную помпу в электростанции № 2 это рядом с постом. Мои попытки ни к чему не привели. Очевидно, было короткое замыкание. Я доложил командиру. Он тут же приказал мне запустить кормовые дизеля и принять нагрузку (свет горел только аварийный). Я побежал в 4-ю электростанцию, где стояли дизеля, по пути встретил своего земляка Угодина (он погиб). У него была забинтована голова. Я спросил: "Куда бежишь? Что случилось?" Он ответил: "Мы взорвались! Бегу на корму - и на баркас, такая команда по трансляции была".

В электростанции к моему приходу оба дизеля уже работали, там я увидел несколько моряков, и среди них знакомого моториста - старшего матроса Литвина. Быстро принял нагрузку, доложил командиру. По трансляции передали: "Всем свободным от вахты подняться на верхнюю палубу". Через некоторое время другая команда: "Всем по боевым постам!" Вот такое я слышал несколько раз. Сейчас думаю: а не послужили ли столь противоречивые распоряжения причиной гибели многих сотен людей?

Я не видел и не знал, что происходило наверху, свой пост я не покидал ни на минуту, даже в какое-то время оставался совсем один. Ведь свет-то нужен был всем. Около 4 часов я позвонил в пост энергетики и живучести и спросил, что же в конце концов произошло. Ответили: "Взрыв в носовой части, переборки не держат".

И тут корабль начал крениться на левый борт. Я решил, что корму заводят буксиром на мель, ближе к берегу. И вдруг все полетело вверх тормашками. Линкор опрокинулся. Очевидно, я потерял сознание. Очнулся в воде, очень болели голова и нога (наверное, меня стукнуло паёлами). Над головой работают дизеля, на щите управления горят контрольные лампочки. Все, подумал я, выхода нет, это конец. И вот тут вся моя жизнь промелькнула передо мной за считанные секунды, как в ускоренном кино. Раньше я читал об этом и вот теперь сам все это пережил.

Мелькнула мысль: раз нет выхода, так, чтобы не мучиться, ухвачусь руками за электрошины - и конец. И тут во мне все поднялось, как это нет выхода?! как это умирать в 23 года?! Я успокоился, сбил автоматы, за щитом оглушительно хлопнуло, все лампочки погасли, моторы встали, и стало слышно, как из дизелей течет солярка... Один я или еще кто есть? Вспомнил - за несколько минут до оверкиля видел неподалеку ребят. Закричал: "Живые есть?" Еще раз крикнул, услышал стоны и ответ: "Есть". - "Ползите ко мне на голос!"

Вот так нас оказалось семь человек. Ощупали друг друга, вроде все целы. Что делать? Кто-то - то ли Литвин, то ли я - вспомнил, что где-то здесь, в районе 4-й электростанции, проходят трубы водоотливной системы (изучали, когда пришли на корабль). Раз есть труба, значит, она должна выйти за борт, а раз за борт, то при ее монтаже должны остаться люки. Сориентировались, нашли инструмент, нашли первый люк, прошли первое ложное дно, наткнулись на широкую трубу, миллиметров 400, пролезли сквозь нее, нащупали второй люк, прошли второе ложное дно, труба уперлась в глухую обшивку, люков больше нет, значит, это днище, подумали мы. Отдали гайки на фланцах, вдруг - свист воздуха, и сразу стало давить на уши, начала подниматься вода. Это стравливалась воздушная подушка. Быстро поставили гайки на место, задраили их и стали стучать по дну. В ответ услышали удары из румпельного отделения: наверное, такие же, как мы, попали в ловушку. Дышать стало очень трудно, не хватало кислорода, хотелось спать.

Прошло какое-то время, услышали сильный удар сверху, потом еще и еще, - это нас взбудрило, мы застучали громче. Запели: "Наверх вы, товарищи, все по местам..." О нас

знают, нас спасут! Через некоторое время я почувствовал запах горелого металла, глянул наверх, увидел в щель сквозь дым небо. "Ребята, небо! Спасены!!!"

Часов в 10 утра моряки спасательного судна "Бештау" услышали в корме линкора громкие стуки. Капитан-лейтенант Малахов вырезал электрокислородным резаком квадратное отверстие, из корпуса вышли семь матросов-электриков. Это была группа Литвина - Воронкова.

- Я тут же дал семафор: "Отделение электриков вышло из корпуса", продолжал свой рассказ командир "Карабаха". - На приунывшем было берегу оживились. Первым примчался ко мне замкомфлота 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 прорези пошел мазут, грозя пожаром...

Дочитаем же письмо Воронкова:

"Последнее, что я услышал, - это спросили сверху:

- Еще кто-нибудь там есть?

Меня буквально выкинуло из могилы, и я очутился на шлюпке.

Командир шлюпки, гребцы и мы все плакали от радости. Один из нашей семерки спросил:

- И часто у вас такое бывает?

Он, наверное, думал, что это было учение. До меня самого все дошло только через несколько дней, когда я осознал наконец: а ведь могли и погибнуть.

Ну, все остальное как во сне... На берегу нас, "новорожденных", встречал, наверное, весь Севастополь. Было очень много народа, плакали от радости, а кто от горя и отчаяния.

Нас поместили в казарму Севастопольского экипажа. Были ночные допросы следователей, был концерт артистов из Москвы. Приезжали члены правительства. Потом состоялись похороны - первые - в городе. В землю опустили 149 гробов. Собрался большой траурный митинг, и опять слезы.

Остальных похоронили на Северной стороне. Через несколько дней остатки экипажа построили и зачитали ходатайство командования о представлении "новороссийцев" к правительственным наградам. Среди прочих был и я".

Но оставим до времени отважную семерку и вернемся в домик на Керченской. В наш разговор вступил сын командира "Карабаха" - капитан 2-го ранга инженер Александр Константинович Ковалюков-младший:

- Я был мальчишкой, но детская память помнит все... Ночью заголосила соседка: "Новороссийск", "Новороссийск". Маме кричали с улицы, что "Новороссийск" опрокинулся и утащил за собой папин буксир. Полуодетые, мы бросились на Хрусталку*. Я выпросил у кого-то бинокль и разглядел силуэт "Карабаха". Папа был жив...

Я с уважением смотрю на флотские погоны Александра. Он стал моряком, несмотря на то что на его глазах разыгралась одна из ужаснейших морских трагедий. Судьба линкора не утрашила его, он выбрал рискованную долю подводника.

- В нашей 4-й школе учился юнга с "Новороссийска", - рассказывает Ковалюков-младший. - На уроки в класс его приводил матрос. Мы всегда смотрели на юнгу с некоторой завистью, хоть он и был сирота. Слишком красиво сидела на нем хорошо подогнанная под мальчишеские плечи морская форма...

При опрокидывании линкора юнга спасся. И сразу же прибежал в школу. Вид у него был такой, что и сейчас сердце сжимается. Лишившись корабля, парнишка осиротел во второй раз. Мы звали его к себе, он жил у нас по очереди... Ладно, батя, прости, что перебил.

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 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 из проволоки?" 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, все как один. 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 трос, плавкран сразу бы опрокинулся. Однако приказ был дан, и один из кранов уже двинулся к линкору. К счастью, началось усиление ветра до 4-5 баллов, и Малышев отменил свое решение. Зато на следующий день Пархоменко приказал "Карабаху" буксировать перевернутый линкор к берегу. Распоряжение было явно нелепым. Мачты "Новороссийска" глубоко увязли в иле, и сдвинуть линкор с места было не под силу и десяти "Карабахам". Но спорить 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 вся комиссия притихла. Бог ЭПРОНа. Что скажет?

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. Об этом Чикер доложил в Москве Булганину. Тот - Хрущеву. Хрущев не стал смотреть расчеты, а велел Булганину самому во всем разобраться и решать. 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 Феодосию. 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.

* * *

Вышедшая из корпуса опрокинутого линкора семерка внушила спасателям надежду, что удастся спасти и остальных узников подводного лабиринта. О том, как события развивались дальше, поведал в своем письме капитан 2-го ранга запаса В.Ф. Романов, служивший в ту пору лейтенантом - помощником командира по водолазному делу на спасателе подводных лодок "Бештау".

"Наше судно, - пишет Владимир Федорович, - ошвартовалось за гребные винты опрокинувшегося линкора, и мы приступили к спасательным работам.

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 Капослез (старшина команды водолазов со спасателя подводных лодок "Скалистый") проник внутрь опрокинутого корпуса. До ПЭЖа Капослез добирался по захламленным коридорам опрокинувшегося корабля, забитым к тому же и трупами, целых семь часов. Его обеспечивали еще три водолаза.

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

Потом поступило приказание извлечь из линкора секретные документы и тела погибших. В тот же день мы с инженер-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 обнаружили, что в 28-м кубрике находятся живые люди..."

Меньше всего я ожидал услышать подробности спасения этих людей в кабинете первого заместителя Главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР Адмирала Флота Н.И. Смирнова. Среди прочего разговор наш коснулся "Новороссийска", и Николай Иванович тяжело задумался.

Первый заместитель Главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР Адмирал Флота Н.И. Смирнов*.

- В конце пятидесят пятого я командовал подводными силами Черноморского флота. В то время на наших кораблях работал замечательный ученый-физик Аркадий Сергеевич Шеин. Он испытывал опытный образец аппаратуры звукоподводной связи (ЗПС). С помощью этой системы подводная лодка могла переговариваться с другой подводной лодкой, находясь на глубине. Сейчас ни один подводный корабль не выходит в море без аппаратуры ЗПС. А тогда, как ни странно, в целесообразность ЗПС верили не все, и Шеин проводил свои

эксперименты как бы полуофициально. Во всяком случае, мы, подводники, делали все, чтобы ему помочь.

Когда в памятную октябрьскую ночь меня разбудил звонок оперативного дежурного и голос в трубке сообщил о несчастье с "Новороссийском", я сразу же подумал о Шеине и его аппаратуре: а не поможет ли она в этой беде?

Доложил о своей идее начальству, получил "добро", и к рассвету 29 октября мы вместе с изобретателем и его приборами прибыли на катере к месту катастрофы. Днище линкора еще возвышалось из воды.

Шейн поставил гидрофон-излучатель прямо на корпус корабля и дал мне микрофон. С борта катера я стал медленно повторять: "Всем, кто меня слышит! Всем, кто меня слышит!.. Ответьте ударом металлического предмета в корпус!"

Едва я опустил микрофон, как корпус линкора загрохотал от ударов. Насчитали ударов шестьдесят. Теперь надо было определить, кто где находится. Я взял схему линкоровских помещений и разделил ее карандашом на три части: нос, середину, корму. Затем обратился по звукоподводной связи только к тем, кто находился в носу. Люди откликнулись, и я пометил на схеме число ударов. Точно так же обследовали середину и корму.

Потом я стал называть номера кубриков. Если там кто-то находился, тут же откликались стуком... Так довольно быстро мы составили точную схему нахождения людей в недрах линкора. Самыми старшими среди них по опыту, годам и званию был начальник Техупра флота инженер-капитан 1-го ранга Иванов. Я обратился к нему: слышит ли он меня? Иванов ответил стуком из района первого машинного отделения. Весь личный состав поста энергетики и живучести перешел именно туда. К сожалению, наша связь была односторонней: меня слышали, но ответы на вопросы давались только ударами по металлу.

Я спросил: "Как самочувствие? Ответьте по пятибалльной шкале!"

В воздушной подушке они провели уже несколько часов, и воздух там изрядно подпортился, и все же - мужественные люди! - из первого машинного простучали пять раз. И даже потом, теряя от удушья сознание, они все равно стучали: "Самочувствие хорошее".

Несколько человек скопилось в 28-м (кормовом) кубрике. К ним послали водолаза, но тот не смог туда пробиться. На его пути трупы погибших стояли стеной. Пошел второй и тоже вернулся ни с чем...

Мичман Н.С. Дунько:

- Я эту историю, наверное, точнее знаю. Мне ее водолаз, тот самый, что в кубрик проник, старший матрос Попов, в подробностях рассказывал. Да и от Хабибулина тоже не раз слышал...

Когда Сербулов дал команду покинуть корабль, Хабибулин, строевой третьей башни, прыгнул за борт. Он потом сам удивлялся: "Прыгал в воду, а оказался в помещении!"

Из кубрика, куда он попал, воздух выдавливало с такой силой, что руку Хабибулина втянуло в узкий и глубокий иллюминатор, сделанный в броне. Никак не мог он вытащить руку. Несколько раз накрывало водой, хватал воздуху и снова рвался, пока не освободился наконец... Он тут же полез по трапу выше, но линкор уже перевернулся, и Хабибулин попал из 28-го кубрика, где он находился, в 31-й, расположенный палубой ниже. "Лезу, лезу,

рассказывал он, - а на голову мне что-то давит. Пощупал - нога. Слышу плач. Матрос молодой, дневальный по кубрику, растерялся, верх с низом перепутал, навстречу мне лезет. Я ему: "Молчи, салага, давай койки раскатывай, на матрасах спасаться будем!"

В общем, образовалась у них в 31-м кубрике воздушная подушка, но вода медленно поднималась. Темно, холодно... Нашупали чемодан, нашли флакон с одеколоном. Выпили для согрева. Там же и утюжок обнаружился, он им потом тоже пригодился.

Просидели они так до утра, вдруг слышат из-за борта человеческий голос: "Всем, кто нас слышит! Простучите номер кубрика и количество людей в нем".

Простучали они утюжком: "31-й кубрик, два человека". Сначала хотели простучать число людей побольше, чтобы скорее спасатели пришли. Но честно отбили - "два".

Теперь о водолазах. Ребята, конечно, рискованные...

Поясню чуть подробнее, что Николай Стефанович имел в виду, когда определил работу водолазов одним лишь словом - "рисковая".

Водолазам надо было пробраться не просто в затонувший корабль, а в корабль все еще тонущий. Опрокинувшийся линкор медленно, но неостановимо погружался еще несколько суток: сначала с поверхности моря исчезло днище, потом толща воды над ним все росла и росла. Линкор уходил в сорокаметровый слой донного ила, пока не уперся стальными мачтами в твердые материковые глины. Так что водолазам приходилось искать дорогу к палубным люкам уже не в воде, а в полужидком месиве взбаламученного ила. Им надо было проползти под линкор, затем, волоча за собой шланг-сигнал и кабель подводного светильника, пробираться по шахтам сходов, по затопленным лабиринтам коридоров, проходов, трапов... При этом каждую секунду в стеклах их шлемов могло возникнуть такое, отчего и на берегу сердце застынет: человеческое лицо, искаженное муками удушья, обезображенный труп, покачивающиеся в потревоженной воде тела погибших матросов... Каждый из спасателей рисковал навсегда остаться здесь вместе с ними. Но водолазы упорно пробивались к заживо погребенным...

Признаюсь, что дальнейший рассказ Дунько показался мне сплошным нагнетанием ужаса: все мы невольно сгущаем краски, когда пытаемся пронять собеседника. Но я вспомнил спасательные работы под Новороссийском на пароходе "Адмирал Нахимов", вспомнил, как гибли водолазы, проникавшие в его подпалубные тесноты, и дослушал мичмана без особых скидок на моряцкую "травлю".

Мичман Н.С. Дунько:

- Единственный путь, которым можно было добраться к Хабибулину и Семиошко, проходил через 28-й кубрик, расположенный под верхней палубой. Едва водолаз туда пролез, как его встретила стена трупов. Он их раздвигает, а они сдвигаются. Он их в стороны, а они снова сходятся, путь закрывают. Где-то на пятом метре парень не выдержал.

Пошел второй - и тоже не смог пробиться сквозь тела мертвецов. Третий - москвич, старший матрос Попов, - попросил стакан спирта. Пошел. Всех растолкал. Очистил вход в кубрик и всплыл в воздушной подушке. Он-то и спас Хабибулина с Семиошко.

Хабибулин потом рассказывал: "Сутки ждем. Никого нет. Уже дышать трудно... Воздух портится... Вдруг вода внизу стала светлеть. Пятно от фонаря... Потом голова водолаза

выныривает. "Живые кто есть?" - спрашивает. "Есть!" - кричим и на пробковых матрасах к нему плывем".

К тому времени воздушная подушка, в которой жили матросы, "сплюснулась" до 30 сантиметров.

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. В ней уже можно было жить. А когда водолаз извлек из термоса бутылки с горячим какао, то жизнь и вовсе влилась в жилы матросов. Обжигаясь, жадно глотали живительный напиток.

Когда Попов попробовал снова уйти под воду - за помощью, - оба пострадавших узника вцепились в него мертвой хваткой. Как вывести их из подводной ловушки?

"Выводить людей мы послали сразу четырех водолазов, - рассказывал Романов в своем письме. - В кубрик должен был пролезть старший матрос Онуфриенко. Его проход и вывод пострадавших обеспечивал старший матрос Скапкович, а у входного кормового люка их должен был встречать главстаршина Виноградов. Онуфриенко благополучно добрался до места и доставил два кислородных дыхательных аппарата".

Молодой матрос Семиошко был из электромеханической боевой части, где проходил легководолазную подготовку. А вот Хабибулин из башни пользоваться аппаратом не умел. К тому же от пережитого оба были на грани нервного срыва. И тогда снова неведомо откуда, то ли из затопленного в кубрике динамика, то ли из-за борта - спокойный, обнадеживающий голос.

- Товарищи, - говорил Смирнов в микрофон, - эти аппараты весьма надежны и просты в обращении. Они спасут вам жизнь. Надо только соблюсти порядок включения...

И дальше - все девять пунктов, согласно инструкции... В кромешной тьме, на ощупь, они освоили эти аппараты. Вскоре доложили о готовности к выходу.

- Я сказал им: С богом! - вспоминал Адмирал Флота, - и они пошли...

Едва погрузились, как один из матросов - Хабибулин - потерял сознание и выскользнул из рук водолаза.

"Я руководил спуском по телефону, - пишет Романов, - и когда Онуфриенко доложил, что потерял своего подопечного, жалось сердце: неужели все бесполезно?"

- Поищи его как следует, очень тебя прошу.

Но водолаз и сам старался не за страх, а за совесть. Не железяку ведь потерял - человека.

- Как второй себя чувствует?

- Нормально.

Но кто даст гарантию, что и ему после всех передрыг не станет плохо? Лучше одного спасти, чем двоих потерять. Что, если Хабибулин провалился в какую-нибудь шахту? Да и жив ли он?

- Жив! - откликается из недр линкора водолаз. - Нашел голубчика!

Дальше все пошло без приключений. Спасенных передали по цепочке и подняли на борт "Бештау". Хабибулин был без сознания, он получил баротравму легких. Их обоих поместили в рекомпрессионную камеру, где они прошли полный курс лечения.

Так что всего из корпуса опрокинувшегося линкора сумели выйти только девять счастливицев".

Любая трагедия сплетена из роковых и счастливых случайностей. Одним из немногих счастливых обстоятельств в истории с "Новороссийском" было то, что неподалеку от места катастрофы - в Балаклаве - работала группа ученых-изыскателей из ВНИРО. Ее возглавлял Аркадий Сергеевич Шеин. Увы, мне не удалось с ним поговорить, Шеин умер в 1972 году, совсем еще не старым человеком. Но его ученик и ближайший помощник - радиоинженер-гидроакустик Виктор Михайлович Жестков прекрасно помнил, как их с Шеиным поднял среди ночи тревожный звонок.

Радиоинженер В.М. Жестков:

- В Балаклаве мы работали над созданием подводной беспроводной связи с легководолазами и аквалангистами. Почему-то наши изыскания интересовали больше рыбаков, чем военноморское ведомство, хотя черноморские подводники во главе с контр-адмиралом Н.И. Смирновым оказывали нам всяческую поддержку.

На сорок пятые сутки, закончив испытания нашей аппаратуры, мы стали готовиться к отъезду домой. Билеты купили на 29 октября. А накануне прощались с морем, гуляли по севастопольскому Примбулю и любовались, как заходил в бухту красавец-линкор, как становился он на бочки...

В три часа ночи нас разбудили военные моряки и предложили немедленно подготовить нашу аппаратуру к работе. Нас спросили: "Что вам нужно?"

Шеин попросил четыре танковых аккумулятора. Их доставили тотчас же. Мы быстро перенесли свои ящики на катер-торпедолов и через час-другой уже входили в Северную бухту Севастополя. Еще издали заметили, как мечутся по воде лучи прожекторов. Подумалось - учения идут. Но вскоре увидели днище опрокинувшегося линкора, толпы людей на береговых откосах, истошный бабий вой, крики и все поняли...

Из воды торчал лишь один скуловой киль. На него и поставили наш излучатель - железный бочонок с касторовым маслом, внутри которого размещалось сегнетовое кольцо - главное изобретение Шеина.

Я включил аппаратуру, довел ее до рабочих параметров. И тогда Николай Иванович Смирнов не без волнения взял микрофон.

Мы работали на связи и день, и два, и три... На третьи сутки прорезался голод. Аркадий Сергеевич попросил меня: "Пошарь по рундукам, может, найдешь чего". На торпедолове, с которого мы не сходили почти две недели, нашлись лишь луковица да полбуханки хлеба. Правда, на следующий день по распоряжению Смирнова нам стали доставлять горячую пищу. Впрочем, что значили все наши неудобства по сравнению с горем, обрушившимся на флот и город?!

Единственное, что скрасило те дни, так это удачный выход из корпуса семерых моряков. Аппаратура ЗПС сыграла в их спасении решающую роль. Благодаря ей адмирал Смирнов инструктировал новороссийцев, как пользоваться дыхательными аппаратами. Он же все время, пока они были в корпусе, повторял им: "Мужайтесь! Помощь к вам идет!"

Через 56 часов на поверхность вышли Хабибулин и Семиошко. Для меня эти ребята были как родные.

Потом, когда все закончилось, мы уезжали в Москву. На перроне севастопольского вокзала к нам с Шеиным подошла группа матросов. Один из них кивнул на нас и спросил приятеля:

- Они?

- Они! - ответил тот.

Мы и охнуть не успели, как нас подхватили на руки и внесли в вагон. Матросы сделали это в знак благодарности за нашу помощь в спасении их товарищей.

Нас устроили в одном купе с Хабибулиным и Семиошко. Они ехали в подмосковный флотский санаторий.

В Москве мы пригласили их к директору нашего института, устроили им прием, на котором ребята рассказали все, что выпало им пережить. И конечно же, упомянули при этом, какую веру вселил в них голос из забортных глубин. Кстати, все спасенные из "девятки счастливых" говорили, что, когда под водой, в темных, полузатопленных, перевернутых помещениях, раздался вдруг уверенный, громкий голос, им показалось, что заработала внутри корабельная трансляция. Во всяком случае, многие из них почувствовали себя гораздо спокойнее.

После сурового экзамена в севастопольской бухте судьба шеинского изобретения была решена раз и навсегда.

Адмирал Флота Н.И. Смирнов:

- Последнее, что я слышал в наушниках гидрофона, - это едва различимое пение. Все, кто был на катере, приникли к выносному динамику.

"Врагу не сдастся наш гордый "Варяг". Пощады никто не желает..."

Умирая, "новороссийцы" пели "Варяга". Такое - не забудешь...

"Их всех 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. Его письмо напоминало кропотливый научный труд, разве что без цифровых выкладок и чертежей.

"Хочу сказать о тех роковых решениях, которые усугубили трагедию моряков "Новороссийска" и привели к новым жертвам. Я не претендую на то, что мои рассуждения - истина в последней инстанции. Но, как инженер, специалист, офицер, я обязан сказать всю правду, какой бы горькой она ни показалась..."

...В начале 2-го часа ночи 29 октября 1955 года я был разбужен в постели взрывом очень большой силы. Этот взрыв мне показался необычным, как бы двойным, то есть следовавшим один за другим с весьма незначительным интервалом. Всмотриваясь в ночную темень из окна, обращенного на площадь Революции, я подумал, что это были выстрелы береговой батареи.

Только утром, придя на службу, я узнал от своих товарищей о страшной трагедии... Чуть позже до нас дошла печальная весть, что при опрокидывании корабля, вероятно, погиб и наш начальник - инженер-капитан 1-го ранга Виктор Михайлович Иванов. Вместе с ним был и инженер-капитан 2-го ранга Д.И. Мамонов, которому посчастливилось уцелеть. Вот что он нам рассказал:

- 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. Мы прикинули высоту его борта - около трех метров... По обширному днищу быстро сновали люди. Несколько газорезчиков со шлангами в руках искали место для безопасной резки. Ступицы гребных винтов и их дейдвуды еще находились над поверхностью моря, так как в воду уходила только нижняя часть лопастей.

Громадный груз, весом более чем 26 000 тонн, предельно спрессовал воздух в приднищевой части корпуса. Под этим чудовищным стальным колпаком томились в ожидании спасения десятки молодых людей. Они не хотели верить в столь нелепую смерть, не хотели покоряться слепому року. На всю Северную бухту разносились их отчаянные стуки изнутри корпуса. Эта тревожная дробь острой болью отзывалась в наших сердцах. То была боль сострадания и боль бессилия: мы не могли сию минуту прийти им на помощь. Оставалось ждать и надеяться, что будут приняты действенные меры, что большинство пленников все же вызволят из смертельной ловушки.

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 и его отсеках, позволял надеяться на выживание тех, кто оставался в "воздушных мешках".

И тут мы с ужасом увидели, что из кормовой оконечности судна полетели искры. Там резали днище! Два или три человека со шлангами (или проводами) спустились на ступицы гребных винтов. В обшивке транцевой кормы, примерно в районе коридора гребных валов, но выше метра на полтора от дейдвудных втулок, газорезчик за 20 минут вырезал дыру диаметром около 700 мм. 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 стуки моряков в корпусе...

Кричать с берега "Что вы делаете?!" было бесполезно. Дыра вскоре была прорезана, и из нее выбралось человек семь моряков - те самые, что сумели пробраться из электростанции через днищевую грязевую цистерну к кингстону.

Спасать этих матросов, конечно, было нужно, но не в первую очередь!

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. Для этой цели использовать высоконапорные воздушные компрессоры, имевшиеся у военных строителей и на предприятиях флота. Доказывали, что потребуется создать подпор не больше одной атмосферы. Ведь обшивка корпуса сохраняла герметичность на непрерывном участке от кормы до носовой переборки погребов главного калибра. Это составляло 150 метров, то есть свыше 3/4 длины судна! Таким образом, общая площадь неповрежденного днища простиралась на 3900 квадратных метров. Элементарный расчет говорил, что для поддержания корабля на плаву необходим был подпор всего лишь около 0,7 атмосферы.

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 сравнить "воздушную подушку" в атмосфере и выводить людей.

Выслушав нас, Леонид Георгиевич тяжело вздохнул: "Все это я уже предлагал в штабе флота. Но что там творится сейчас... Слушают только самих 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. Срезали мы в темпе.

Матросов с подплава подгонять было не надо. Все понимали, как дорога каждая минута.

Примерно в 16.00 плавкран № 84100 подошел к тонущему линкору. Огибая корму, мы слышали, как из прорезанного отверстия выходил воздух. Его вытесняла из чрева корабля подступавшая вода. Казалось, гигантское живое существо испускало последний дух.

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 продолжать выгрузку тубуса старшина плавкрана 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...

Страшно было подумать, что там, внизу, под нашими ногами, всего в каких-то считанных метрах от нас, погибали наши боевые товарищи.

Бездарные 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.

Повторюсь еще раз. 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".

"Об этом жутко вспоминать..."

Присутствие линкора в городе было повсеместно. Севастополь, Севастополь... Линкор "Новороссийск" был растворен в этом городе, как растворяется память в клетках мозга.

Вдруг улицы, спуски, набережные, по которому я так безмятежно бродил все свои летние отпуска, стали тревожными и скорбными.

Горе проступало черными пятнами на белых стенах уютных домиков Корабельной, на лепных фасадах Большой Морской... Здесь живет боцман с линкора, там - искалеченный матрос, тут - семья погибшего офицера...

Дело мое пугало меня. Сотни "кинолент", на которые гибель линкора была снята с разных точек, разными объективами и на разных "пленках", были разорваны в клочья и рассеяны по всему городу, по всей стране. Я собираю их куски, монтирую эпизоды, отдельные кадры... Жуткие кадры! Но они должны быть выстроены в единую картину.

"В 1955 году я, Никантонов Александр Федорович, проходил службу при военно-морском госпитале в качестве старшины катера. 28 октября заступил на вахту по проходной госпиталя.

В начале новых суток в бухте рванул взрыв, от которого вылетели стекла в наших корпусах. Я кинулся на госпитальный причал и увидел невдалеке притонувший линкор "Новороссийск", освещенный прожекторами кораблей. Вскоре стали поступать раненые. В операционной работал хирург Николай Кондратьев, который почти сутки не отходил от окровавленного стола, пока его самого не вывели в полуобморочном состоянии..."

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 Инженерной пристани. Там же, в конце длинного помещения, были складированы около тысячи гробов увеличенного размера. Мы работали по 4-10 часов. Я

доставал из карманов документы, зачитывал фамилии, а матрос, сопровождавший меня, записывал их в журнал. Если документов не оказывалось, я разрезал большими ножницами рубу 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 со своими траурными рейсами.

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. Могила была открыта. 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. Колонна получилась длинная: если голова ее втягивалась в улицу Адмирала Октябрьского, то хвост был по другую сторону площади Революции - где-то у комендатуры. 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.

Перед преданием тел земле 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 действующем 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.

Мне пришлось выполнять еще одну нелегкую работу. Вместе с замполитом нашего дивизиона М.В. 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 30 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 разъясняли, какие льготы имеет семья погибшего: получение жилья в трехмесячный срок, на денежное пособие и прочее... Писали в военкоматы с просьбой оказывать помощь семьям "новороссийцев".

Ответные письма приходили нам мешками... Были среди них такие, какое прислала одна девушка: "Ты оказался подлецом. Обещал писать, а сам... и т. д.". Пришлось и ей написать, хотя она и не считалась близкой родственницей. Потом пришло слезное извинение.

Мы старались, чтобы никто из пострадавших "новороссийцев" 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. Дали ему 2-ю группу инвалидности (160 рублей в старом исчислении). Но матрос 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 "Новороссийском", - это 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 три дня, точнее, трое суток, так как рабочий день заканчивался в 2-3 часа ночи. 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 № 31).

Постановлением Совета Министров СССР от 5 декабря 1955 года, было указано назначать офицеров-"новороссийцев" на повышенные должности...

Простите, писать больше не могу. Очень тяжело вспоминать..."

Глава пятая

"КОГДА Я ДОЛЖЕН БЫЛ ДАТЬ КОМАНДУ?"

Правительственная комиссия во главе с заместителем Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышевым тщательно изучила все обстоятельства гибели линкора "Новороссийск", пришла к выводу, что экипаж корабля во взрыве не виновен, более того, матросы, мичманы, офицеры, спасая корабль, проявили подлинный героизм, высочайшую верность воинскому долгу, самопожертвование.

Наиболее вероятной причиной взрыва эксперты признали немецкую донную мину с прибором кратности, приостановившим на время свою работу и ожившим после того, как линкор задел мину якорем. Дело в другом: почему не удалось спасти подорванный линкор от опрокидывания? Можно ли было предотвратить его? Почему спустя два с лишним часа после взрыва людей погибло вдвое больше, чем погубил их сам взрыв?

Все эти вопросы стояли перед комиссией, и она строго спрашивала с тех, кто держал перед нею ответ.

Должностные лица, в чьем ведении находился корабль, от командира линкора до Главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР, понесли наказания в меру их упущений по службе. Командир отвечает за все. Согласно этой суровой, но справедливой

формуле были сняты с должности и понижены в воинских званиях командир "Новороссийска" капитан 1-го ранга А.П. Кухта, врио командующего Черноморским флотом вице-адмирал В.А. Пархоменко. Отстранен от руководства военно-морскими силами страны и понижен сразу на две ступени в звании - из Адмиралов Флота Советского Союза в вице-адмиралы - Главкомандующий ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов.

Среди моряков до недавнего времени шли толки о том, насколько справедливо обошлись с бывшим наркомом (потом министром) ВМФ, под водительством которого флот страны воевал - и как воевал! - четыре долгих года войны.

Только в июле 1988 года Президиум Верховного Совета СССР восстановил вице-адмирала Николая Герасимовича Кузнецова в прежнем воинском звании Адмирала Флота Советского Союза, сняв с него посмертно вину за гибель "Новороссийска". В честь этого замечательного флотоводца был назван самый большой корабль нашего флота - первый за всю историю России авианосец.

Однако самый главный спрос был с вице-адмирала Пархоменко. Мое мнение об этом человеке складывалось весьма непросто.

Молва рисовала комфлота человеком крутым и жестоким, эдаким беспощадным "волевиком", для которого судьба "железа" (корабля) была важнее судьбы людей (матросов), который из страха перед высоким начальством побоялся отдать приказ покинуть линкор до опрокидывания.

Говорили, что ему все сошло с рук, потому что он сын героя Гражданской войны Александра Пархоменко.

Кто-то слышал, как на предложение временного командира линкора старпома Хуршудова дать задний ход и подойти как можно ближе к Госпитальной стенке адмирал ответил: "Винты погнем..."

Кто-то слышал, что на предложение покинуть гибнущий линкор он закричал: "Застрелю!.."

В этого человека легко бросить камень, ибо с него главный спрос за гибель линкора. Он фактически командовал Черноморским флотом, он лично руководил борьбой за спасение "Новороссийска". На его голову посыпались проклятия вдов и матерей погибших моряков. Страшное бремя.

- Почему вы не отдали приказ о спасении людей? - спрашивал его председатель Государственной комиссии по расследованию причин и обстоятельств гибели "Новороссийска". - Почему?..

Пархоменко сняли с должности комфлота, разжаловали в контрADMИралы, отправили на Дальний Восток.

Имя его предано забвению. Нет его в музеях в хронологическом перечне командующих Черноморским флотом, нет его и в историко-обзорной монографии "Краснознаменный Черноморский флот". И только в относительно недавно вышедшей "Боевой летописи ВМФ" в именном указателе прорвалось единственное упоминание его фамилии:

В.А. Пархоменко (эсминец "Беспощадный")...

"Не могу слушать эту песню..."

Взрывная волна авиабомбы, угодившей в эсминец, швырнула командира с мостика далеко за борт вместе с биноклем. Тяжелый кожаный реглан сразу же потянул вниз... Сбросил его, китель, брюки, ботинки... Эсминец уходил в воду свечой - кормой кверху...

В набеговую операцию на Феодосию они вышли втроем: лидер "Харьков", эсминцы "Беспощадный" и "Способный". Потом историки отметят: "Когда наши корабли выходили в набеговые операции без авиационного прикрытия, их постигала неудача, а для лидера "Харьков" и эсминцев "Беспощадный" и "Способный" такие выходы закончились трагично: противнику удалось 6 октября 1943 года потопить их".

В тот день у пикирующих бомбардировщиков была пожива. Как ни огрызались эсминцы огнем, бомбы легли точно. Все три корабля затонули один за другим. Три огромных мазутных пятна - в них барахтались те, кто не ушел сразу на дно... Дольше всех торчала из воды корма "Беспощадного". Но и из нее выходила "воздушная подушка", она погружалась...

Потом, спустя лет сорок, ведущий телепрограммы клуба "Победители" спросит высокого худощавого старика в вице-адмиральских погонах: "Что вам запомнилось больше всего из минувшей войны?" Пархоменко ответит: "Мотив песни "Раскинулось море широко"... Не могу слушать эту песню..."

Когда, держась на волнах по-осеннему холодного моря, он услышал поющие голоса, ему показалось, что начинается бред. Потом увидел пять-шесть матросов с "Беспощадного", поддерживая в воде друг друга за плечи, пели, глядя на погружающийся эсминец: "...И волны бушуют вдали..."

Надежды на спасение не было никакой. Слишком далеко свои берега. Пархоменко ухватился за деревянный ящик из-под 37-миллиметровых снарядов. Ящик держал на плаву только руки, стоило лишь чуть налечь на него, как он тут же начинал тонуть. Холод сводил ноги, плечи. Пархоменко пожалел о сброшенных брюках и кителе - все-таки грели бы. На счастье, попалась распластанная на воде матросская шинель. Изловчившись и нахлебавшись воды, всунул руки в рукава... На ящике он продержался всю ночь. К утру волны притихли, и взгляду открылась безрадостная картина: из сотен спасшихся вчера моряков теперь держались на плаву едва ли полтора десятка. Усталость и холод сделали свое дело.

Даже в летнюю жару зяблые купальщики, проведя в море час, вылезают на берег слегка посиневшими. А тут пятнадцать часов в осенней воде... Остыло все - надежды на случайный корабль, разум, строивший еще поначалу какие-то штурманские прикидки, остыла кровь, тело, лишь слепая яростная воля, презревшая рассудок и веру, держала его на плаву вместе с набрякшим деревом тяжелеющего ящика. И вдруг самолет. Летящая лодка - морской ближний разведчик - кружила над местом гибели трех эсминцев. На крыльях атели звезды. Наш!

Во все остальное верилось как в чудо, как в бабкины рассказы об ангелах-спасителях. Самолет сел на воду и подрулил поближе, стараясь не задеть поплавокми деревянные обломки...

"Брать буду только командиров кораблей! - прокричал летчик. - Не обессудьте, братцы! Командованию нужно выяснить обстановку".

Летчик не сразу поверил, что человек в матросской шинели, черный от мазута и холода, - капитан 3-го ранга, командир "Беспощадного".

Люди плыли к самолету из последних сил, невзирая на предупреждения летчика. В тесный дюралевый ковчег набилось человек десять.

"Я же не взлечу, братцы!" - умолял их летчик. Но никто из полузамерзших, полуживых людей, уже уверовавших в свое спасение, не смог заставить себя прыгнуть в воду, в пучину, в неминуемую смерть... Тогда летчик накинулся на Пархоменко: "Командир ты или нет?! Прикажи им покинуть борт!" Пархоменко ответил ему угрюмо: "Этого я приказать не смогу..."

"Черт с вами! Попробую взлететь..."

Он был отчаянный парень, этот летчик... Кое-как разогнал свою амфибию, оторвался, полетел, приподнялся метров на двадцать, и... переутяжеленная машина рухнула в волны. Они снова оказались в воде, такой стылой и такой страшной после пятиминутной передышки. То была жестокая шутка фортуны. Будто после помилования смертников снова вывели на эшафот...

Из воды торчал только хвост самолета. У него была нулевая плавучесть. Стоило только кому-нибудь схватиться за него, как он тут же начинал погружаться. Люди плавали вокруг, стараясь не замечать этот издевательский поплавок.

Час шел за часом. Трудно назвать человека, продержавшегося в открытом осеннем море более половины суток, слабым духом, но кто-то и в самом деле терял веру в спасение, и тогда его голова исчезала с поверхности.

Случилось, однако, второе чудо: на исходе восемнадцатого (!) часа после гибели "Беспощадного" из пригоризонтной синевы вдруг выплыли мачты малого охотника. Он-то и подобрал тех немногих, которые оставались еще на плаву. Среди них был и будущий командующий Черноморским флотом - Виктор Пархоменко.

Морская служба выпала ему, сыну сельского учителя, а не героя Гражданской войны, по максимуму. Пархоменко испытал все, что только может выпасть на долю моряка: и тонул, и горел, и льды давили так, что впору было SOS подавать.

Вскоре после войны, в бытность Пархоменко начальником штаба эскадры, его поднял с постели тревожный телефонный звонок: штормовой ветер нес на камни крейсер "Куйбышев" вместе с якорной бочкой, на которой тот стоял. Пархоменко немедленно прибыл на дрейфующий крейсер, вступил в командование им и вывел корабль из опасного места в открытое море.

Одни считали его человеком невезучим, другие, напротив, счастливым: из каких только переплетов не выходил. Как бы там ни было, но важно одно: в ту роковую ночь на палубе "Новороссийска" стоял не "партийный флотоводец", не кабинетный теоретик, стоял боевой адмирал.

В меру своего воображения я пытался представить ночь, жар во всем теле, колотится сердце, раскалывается от боли голова, лекарства на столике, взрыв за окном, телефонный звонок, тревога, тонет лучший корабль, палуба линкора, доклады - деловые, сначала спокойные и в общем-то обнадеживающие, потом все тревожнее и тревожнее...

Высокий, стройный красавец-адмирал стоял на юте тонущего линкора. На сыром осеннем ветерке его снедал жар. Пархоменко скинул шинель и бросил ее адъютанту. Труп лейтенанта так и поднимут потом вместе с адмиральской шинелью.

Он расхаживал по палубе, выслушивал доклады, отдавал распоряжения...

Море не подвластно адмиральским приказам. Оно рвется в отсеки, ломает переборки. Оно без труда находит такие лазейки, о которых не подозревали и создатели корабля; обходные пути возникали сиюминутно в ходе борьбы: кто-то не успел задраить люк, там сдала переборка, тут хлынуло из воздушной магистрали.

Стихия - слепая, безрассудная - овладевала сложнейшей машинерией корабля быстрее людей, она - без карт, схем и чертежей - мгновенно прокладывала себе дорогу в многоярусных лабиринтах линкора. Матросы сдерживали ее натиск в трюмах, а вода прорывалась над их головами, шла поверху, затапливая кубрики, коридоры, каюты, так что люди, зная того не зная, оказывались отрезанными водой со всех пяти сторон - сверху, снизу, справа, слева, спереди, и только сзади, за спиной, еще был выход. Но туда никто не оборачивался. Стояли как в бою - ни шагу назад. Что он мог сделать?

Корабля он не знал. То есть знал его тактико-технические данные, знал, как использовать их в бою, но лабиринты его подводных этажей-палуб, хитросплетения креновых, дифференциальных и прочих трюмных магистралей он не знал, да и не обязан был знать. Его, строевого офицера, больше всего учили топить корабли - снарядами, минами, торпедами - и меньше всего - спасать их. Тут же развертывался бой, где флотоводческие знания комфлота были бесполезны. Он не мог, не имел права (по крайней мере внутреннего) отдавать какие-либо решительные указания, ибо не знал истинного положения вещей. Судьба корабля решалась внизу, под палубами.

"Мозг" линкора, как и каждого большого корабля, был разделен на два "полушария". Одно - главный командный пункт (ГКП) - вырабатывает боевые и тактические решения, другое - пост энергетика и живучести (ПЭЖ) - отвечает за внутреннюю физиологию корабля, за его самоспасение, непотопляемость и живучесть. Обе мозговые половины разнесены по разным "черепным коробкам": ГКП - на верхотуре корабля, в броневой рубке; ПЭЖ - упрятан в недрах корпуса; на "Новороссийске" он был размещен в основании фок-мачты. Туда сейчас стекались все доклады о затопленных помещениях, о путях проникновения воды, о задраенных дверях и люках... Там в думных головах инженеров-механиков по-настоящему решалась судьба корабля, исход битвы за его живучесть и жизнь экипажа. Только их расчеты, советы, рекомендации могли питать адмиральские приказы. Только они, офицеры с молоточками на погонах, такие невидимые в обыденной жизни и такие жизнеспособные сейчас, могли придумать, как спасти корабль, что надо делать.

Комфлота ничем не мог им помочь. Положение его было в высшей степени драматичным. Фактически он стоял и ждал. Ждал докладов. Ждал неминуемого... Да, он мог вызвать аварийные партии с соседних крейсеров, отдать распоряжение буксирам, поднять на ноги весь флот, но и весь флот не мог остановить рвущуюся, бурлящую, пожирающую жизненное пространство линкора воду. Все решалось в низах, в подпалубных шхерах - у аварийных брусев, подпиравших выгибающиеся переборки, у перекрытых клинкетов, у осушительных турбонасосов, в ПЭЖе, наконец, где три человека, три инженера, пытались решить неразрешимую задачу, - неразрешимую - это станет ясно потом, и, увы, уже не им, - а тогда начальник Технического правления флота инженер-капитан 1-го ранга Иванов, командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Городецкий и оставшийся за "главного механика" линкора командир электротехнического дивизиона инженер-капитан 3-го ранга Матусевич ломали голову над тем, от чего задымился бы современный компьютер, ибо в его

оперативную память надо было бы вводить множество неизвестных: точное место и площадь пробоины, скорость и массу поступающей воды, число незадраенных по каким-либо причинам дверей и люков, время, какое смогут выдержать хилые (алюминиевые) переборки... Самое скверное, что в ПЭЖе не было чертежей корабля; они остались в носу - в затопленном хранилище секретных документов. И как не хватало им там, в стальной капсуле ПЭЖа, человека, который знал корабль лучше, чем кто бы то ни было, - его "электромеханического хозяина", командира БЧ-5 инженер-капитана 1-го ранга Резникова.

Тем не менее в ПЭЖе шла напряженная мозговая работа. Несколько позже к ней подключился и флагманский механик одного из надводных соединений инженер-капитан 1-го ранга Бабенко, единственный, кто видел и кто смог теперь рассказать, что происходило в ПЭЖе.

Не моряки-"новоросийцы" виноваты в том, что линкор после отчаянной двух с половиной часовой борьбы с поступающей водой все-таки опрокинулся. Действия экипажа по спасению корабля высокая Правительственная комиссия признала правильными и самоотверженными.

У каждой аварии, как принято теперь говорить, есть свои фамилия, имя и отчество. Всякий раз (за редким исключением), когда речь заходит о трагедии "Новоросийска", в этой печальной связи и всплывает имя вице-адмирала в отставке Виктора Александровича Пархоменко.

Я даже и не пытался разыскивать Пархоменко, полагая, что раз инфаркты и инсульты скосили в разные годы всех трех командиров "Новоросийска", старпома Хуршудова, помощника Сербулова, то нет в живых и человека много старше их годами.

И вдруг выяснилось, что он живет неподалеку от моего дома, в одном из московских острроверших небоскребов. Сколько раз я проходил мимо этого здания, сколько раз заглядывал в книжный магазин, расположенный в цокольном этаже. Впрочем, в Москве ли удивляться неожиданным соседствам?!

Я не очень надеялся на встречу. Захочет ли пожилой человек беречь большую память? Так просто отказаться от тягостной беседы под любым благовидным предлогом.

Вице-адмирал в отставке Пархоменко меня принял. Высокий сухощавый старик в спортивном костюме открыл дверь. У него было лицо человека, не улыбавшегося лет двадцать: хмурый, тяжелый взгляд.

Есть у человеческой памяти свой защитный механизм - он вытесняет из нее все мрачное, тягостное, страшное... Видимо, эта защитная механика сработала и у Пархоменко, переведя события октябрьской ночи пятьдесят пятого в глубины подкорки. Вольно или невольно, он, я думаю, не вспоминал о "Новоросийске" без нужды, без внешнего повода. А таких поводов с каждым годом находилось все меньше и меньше, поскольку заговор молчания вокруг погибшего линкора становился все глуше и глуше.

Когда я попросил его вспомнить о трагедии в севастопольской бухте, на лице его отразилась мучительная работа перенапряженной памяти. Поначалу он вспоминал очень общо. Потом стали проявляться детали, подробности, имена, погребенные под толщей времени в треть века.

Кое-что из рассказа Виктора Александровича приведено выше. Я спросил его, правда ли, что он не захотел дать задний ход, чтобы не повредить винты у Госпитальной стенки.

- Вздор! Снявши голову, по волосам не плачут. Какие там винты, если речь шла о том, быть линкору или не быть... Мы подтягивали его буксирами... Но, как доказали потом эксперты, даже если бы мы подтянули его к стенке, линкор все равно бы перевернулся.

- Почему вы были не на мостике, а на юте? Ведь место командира корабля по боевой тревоге - на ГКП.

- Командир сам определяет, где ему важнее быть в тот или иной момент боя. Я был на юте, так как там я находился в гуще событий, все доклады принимал не по телефону, а лично. Это очень важно - видеть лицо докладывающего. Иногда оно скажет больше, чем сам доклад.

- Что вы думаете о причинах взрыва?

- Думаю, что все-таки это была донная мина. Когда линкор становился на бочку, Хуршудов поздновато погасил инерцию, отдал оба якоря. Якоря, как плуги, пропахали грунт и затралили мину. От толчка пустился в ход остановившийся часовой механизм.

- Но комиссия не исключала и возможность диверсии...

- Да, не исключала... Но все же более вероятной была признана донная мина. Мне приходилось слышать о боевых пловцах, якобы проникших в севастопольскую бухту и подцепивших к борту "Новороссийска" взрывное устройство... По данным нашей разведки, никаких судов нечерноморских держав в Черном море на 29 октября не было. Никаких следов присутствия боевых пловцов в бухте не обнаружено. Разумеется, если бы в гавань проникли незамеченные диверсанты, я бы нес гораздо большую ответственность за гибель линкора. Но повторяю еще раз: все это не более чем версия, принять ее всерьез мне очень трудно. Человек не верит в то, во что ему не хочется верить... Не подумайте, что я выбираю наиболее удобную для себя версию. Все решала комиссия, в которой работали видные специалисты флота и крупные деятели науки: академики Юлий Александрович Шиманский, Михаил Александрович Лаврентьев... И последний аргумент. Сразу же после трагедии "Новороссийска" мы заново протралили всю Северную бухту. Было извлечено из ила еще несколько немецких ящичных мин, не подлежащих электромагнитному обнаружению. Контрольный взрыв показал, что сейсмические отметки аналогичны тем, что были зарегистрированы сейсмостанциями Ялты и Симферополя...

Председатель комиссии Малышев мне сказал:

- Итог ясен. Линкор затонул.

- Не затонул, а перевернулся, - поправил я его.

- Какая разница? - спросил он.

- Разница в скоротечности катастрофы.

- Зная конечный результат, как бы вы все же поступили?

- Я не мог знать конечного результата.

- В первую очередь вы должны были снять команду с линкора.

- Тогда бы мы не вели сейчас с вами эту приятную беседу.

Вот такой был диалог.

Пархоменко достал с полки "Корабельный устав ВМС СССР 1951 года (тот самый, требования которого действовали и в 1955 году), прочитал:

- Статья 69-я гласит: "Во время аварии командир корабля обязан принять все меры к спасению корабля; только убедившись в невозможности его спасти, он приступает к спасению экипажа и ценного имущества".

Пархоменко снял еще один томик.

- После гибели "Новороссийска" редакцию этой статьи в Корабельном уставе ВМФ СССР от 1959 года несколько изменили: "Во время аварии командир обязан принять все меры к спасению корабля. В обстановке, угрожающей кораблю гибелью, командир корабля должен своевременно принять меры к организованному оставлению корабля личным составом".

Замечу еще вот что, - добавил Виктор Александрович, - русские моряки никогда не бросали свои корабли на произвол судьбы. Принято было бороться за живучесть до последнего. Броненосцы в Цусиме переворачивались вместе с подпалубными командами. Матросы прыгали в воду лишь тогда, когда корабль сам стремительно уходил в нее... Всегда стояли до конца. Это был обычай. Это был закон.

Я часто думаю: когда именно я должен был приказать оставить линкор? Легко сказать - своевременно. Но как узнать это время? Как "убедиться в невозможности" спасения корабля, если тебя уверяют, что спасение возможно, и сам ты в это веришь, и все в тебе кричит - нельзя бросать линкор в двух шагах от берега.

Передо мной не было такого выбора: или продолжение борьбы за корабль, или еще 400 трупов к тем 230, погибшим от взрыва. Аварийные работы в такой близости от берега, при таком спокойном море, при такой ничтожной глубине под килем не предвещали столь большого количества жертв. Худший вариант, к которому я был готов, который мы все ожидали, - заваливание линкора на левый борт. Конечно, при этом кто-то мог пострадать. Но это были бы единицы, а не сотни. Жертв было бы еще больше, если бы я не приказал не занятым на аварийных работах построиться на юте. Но даже это распоряжение вызвало разные толки. Тот же председатель комиссии сказал мне: "Сосредоточив столько людей на юте, вы способствовали потере остойчивости корабля". Не буду говорить о несоизмеримости массы линкора с весом людей, собранных на юте. Это очевидно. Но даже если бы такое влияние на остойчивость и в самом деле ощутилось, то только самое благоприятное: каре экипажа "откренивало" правый борт линкора.

Представьте себе такую вещь: на моем месте в ту ночь оказался бы иной адмирал, и он благополучно бы снял с корабля весь экипаж, хотя бы за десять минут до опрокидывания. Потом ему же, этому адмиралу, обязательно поставили бы в вину, что линкор опрокинулся именно потому, что был брошен экипажем на произвол судьбы. И этих десяти минут, мол, хватило бы для того, чтобы что-то перекрыть, затопить. Разве не так? Хорошо бы, если не так. Но адмирал бы пошел под суд, поверьте мне... Я не суда боялся, и если бы вопрос стоял так - либо Пархоменко пойдет под трибунал, либо все останутся живы, - я бы предпочел первое. Но не было на моих часах этой красной отметки, до которой я должен был успеть снять людей! Да и выбора такого не было.

Я вдруг понял, кого напоминает мне Пархоменко. Генерала Хлудова из булгаковского "Бега". Он даже внешне походил на того Хлудова, которого сыграл в фильме Дворжецкий:

высокий, сухощавый; открытый лоб, большие, чуть навывкате глаза, жесткие, отвыкшие улыбаться губы... То же стойкое отражение вечной пасмури на душе.

Я не вправе разбирать действия и распоряжения комфлота в ту роковую ночь - это прерогатива специалистов, - но в моих блокнотах осталось множество суждений и оценок коллег Пархоменко - офицеров и адмиралов довольно высоких рангов. Они не все единодушны, и, работая над этой главой, я вдруг обнаружил, что если придать моим разрозненным записям некую систему, то выстраивается своеобразный диалог. Аргументы тех, кто полагает Пархоменко виновным за тяжкие последствия взрыва (опрокидывание линкора, массовая гибель людей), я объединил под условным именем "Обвинитель". Соответствующим образом возник и "Защитник". Думаю, что эта полемика поможет очертить границу личной вины вице-адмирала.

Суть обвинений ясна, поэтому слово Защитнику.

Защитник. "Почему вы своевременно не убрали людей?" - вот самый серьезный вопрос обвинения. Но кто мог сказать, когда наступило то время, чтобы снимать экипаж? Кто мог сказать - пора?

Обвинитель. То время наступило тогда, когда крен на левый борт достиг критического предела, и Пархоменко об этом доложили.

Защитник. Пусть так. Но дальше, по предположению многих, должно было произойти не гибельное опрокидывание, а заваливание на борт, и только.

Не было никакой паники, никакой нервозности. Никто не ощущал себя на краю гибели. От последнего трюмного до командующего флотом - все были уверены, что большей беды, чем взрыв на баке, уже не будет. Пархоменко, как и некоторые другие его офицеры, знал из истории Второй мировой войны весьма подходящий к случаю эпизод. В 1941 году в порту Александрии итальянские подводные диверсанты подорвали два английских линкора - "Вэлиент" и "Куин Элизабет". Глубина под их килем была такая же, как ныне у "Новороссийска". Оба корабля сели на грунт так, что надводный борт оставался еще достаточно высоким. Англичане нанесли новую ватерлинию, и, хотя линкоры не могли сдвинуться с места, вид у них был по-прежнему боевой. Аэрофоторазведка противника так ничего и не заподозрила. Из труб шел обманчивый дымок, на верхней палубе служба правилась как ни в чем не бывало - под оркестр.

Нечто подобное (ожидалось всеми) должно было случиться и с "Новороссийском". На худой конец - ляжет на борт, и тогда все еще успеют выбраться из внутренних помещений. Это важно отметить, так как до самых последних минут перед командующим флотом ни разу не возник грозный выбор либо немедленное покидание корабля, либо гибель всех находящихся внутри. Никто не ожидал, что высоченный и широченный линкор может опрокинуться на мелководье.

Обвинитель. Если командир всегда прав, то он же и всегда виноват, ибо командир отвечает за все. За все, что случается на его корабле и с его кораблем. Пархоменко, как комфлота, как старший на борту, обязан был предвидеть все возможные последствия крена, обязан был видеть дальше всех, следовательно, глубже всех, как говорят - на три метра в землю, на семь футов под килем, в случае же с "Новороссийском" - на сорок метров...

Защитник. По логике этой формулы Пархоменко и был наказан, но не в уголовном, а в административном порядке. Важно сказать вот что: прямых виновников гибели "Новороссийска" нет, если не считать тех, кто сбросил мины в бухте.

Обвинитель. А вы не пробовали задать себе вопрос: где Пархоменко был тогда нужнее - на ГКП флота, то есть в штабе, или на борту гибнущего линкора? Точнее, где он обязан быть?

Защитник. Теоретически он обязан был быть на своем штатном посту в здании на площади Нахимова. Но кто на его месте смог бы посмотреть из окна кабинета, как гибнет лучший корабль флота?! Дело даже не в том, что его могли упрекнуть в трусости. В конце концов, надо было увидеть все своими глазами, ибо никакой, даже самый исчерпывающий доклад не даст всей полноты картины.

Его присутствие на "Новороссийске" ничто не могло изменить в судьбе корабля, ибо спасти линкор уже не мог, как говорится, "ни Бог, ни царь и не герой"... Неизбежность гибели линкора от такого взрыва и от такой пробоины была заложена уже на стапелях - проектантами, конструкторами, строителями всеми, кто добивался увеличения хода за счет живучести корабля.

Оставить штаб и прибыть на гибнущий корабль важно по другой причине: моряки "Новороссийска" должны были знать, что в эту тяжкую минуту командующий флотом рядом с ними...

Когда в 1916 году взорвалась "Императрица Мария", командующий Черноморским флотом вице-адмирал Колчак точно так же поспешил на борт гибнущего линкора. Но пробыл он на нем недолго - отплыл на берег на моторном катере до опрокидывания корабля. Вице-адмирал Пархоменко оставался на своем линкоре до конца. Потом ему был упрек в "ненужном геройстве". Но это было делом личной чести разделить судьбу экипажа. Вместе со всеми, кто стоял на юте, он оказался в воде, под кораблем...

Обвинитель. Что держало Пархоменко на юте до самого конца? Побывал на линкоре, вник в обстановку, теперь возвращайся на свой КП, в штаб и действуй во всей широте своей комфлотской власти: поднимай службы, координируй их усилия, принимай доклады, вникай, решай... Так требовала элементарная логика.

Но Пархоменко руководствовался иной логикой - тактикой служебного самосохранения. Он хорошо знал: вернись он в свой кабинет, начальство до конца жизни поминало бы ему и "самоустранение", и "кабинетный стиль управления флотом", и кое-что похлеще.

Защитник. Давайте судить человека по законам того времени, в котором он жил и действовал, а не с моральной высоты нашего времени и непогрешимости правоты далеких потомков. Вспомните, середина пятидесятых годов. Дух сталинского режима все еще властвовал и в мышлении начальников, и в поведении подчиненных.

Если начальник проигрывал дело, никто не хотел слушать никаких оправданий и объяснений. "Нет крепостей, которые бы большевики не смогли взять". Если не взял, значит, не настоящий большевик. Либо пан, либо пропал. Победителей не судят, и вообще - цель оправдывает средства.

Обвинитель. Так вот, как большинство начальников "железной сталинской эпохи", Пархоменко, с одной стороны, не верил подчиненным, с другой страшился своего начальства больше собственного зла. Именно это недоверие и этот страх погнали его на подраненный линкор. Он искренне был убежден, что там, на тонущем корабле, не смогут обойтись без его адмиральского ока, что только он сможет разобраться во всем до конца и найти правильный выход. Он, кто же еще?!

Почти каждому новоиспеченному начальнику - психологи это кажется, что именно ему достались самые бестолковые, самые нерадивые подчиненные. На этом комплексе выросло не одно поколение руководителей как в годы культа, так и во времена застоя. Не был исключением и временно исполняющий дела командующего Черноморским флотом. Не верил он в Сербулова с Хуршудовым, в их качества морских командиров; не верил он инженеру Матусевичу, доложившему из ПЭЖа о приближении опасного крена, не верил он начальнику технического управления Иванову, подтвердившему это опасение.

Защитник. Нельзя все время оперировать лишь жесткими категориями. А психология? Вера, сомнения, надежды - разве можно все это отбрасывать в столь сложном анализе? По-человечески ведь очень трудно поверить в неизбежную гибель линкора от одного взрыва, зная из свежего опыта Второй мировой войны, что для уничтожения современных крупных кораблей требуется попадание от пяти до двенадцати торпед.

Обвинитель. Это справедливо по отношению к американским и английским кораблям. Пархоменко же имел дело с бывшим итальянским линкором и обязан был знать на основании все того же "свежего опыта Второй мировой войны", что корабли этого типа в ситуации, подобной "Новороссийску", легко опрокидываются. Пархоменко не знал этого. И в этом он был сын своего времени - властвующая некомпетентность.

Все же оставим психологию - "знал не знал", "верил не верил"... Уж такую-то простую вещь, что корабль управляется с ГКП, а не с юта, Пархоменко знал с лейтенантских времен.

Защитник. Командир вправе сам выбирать себе для руководства боем, операцией то место, которое он считает наилучшим.

Обвинитель. Это справедливо лишь для сражений на суше. На корабле оптимальное местоположение главного командного пункта определено конструктивно. Это стальной череп, куда выведены все нервные окончания. Это голова корабля. И плохо, когда душа уходит в пятки, а ГКП переносится на корму.

Ют в ту ночь был далеко не самым лучшим местом для ГКП. Беготня рассыльных с распоряжениями и докладами по линкоровским просторам лишь отнимала время. Толкотня нужных и ненужных людей. Плохое освещение. Ведь спасательное судно, вместо того чтобы заниматься своим делом, стояло в дрейфе и работало в режиме "плавающей лампы" - освещало прожекторами ют, на котором Пархоменко, листая чертежи, пытался постичь в эти скоротечные минуты специфику устройства линкора.

Абсурд!

Невольно напрашивается мысль: Пархоменко все же сознавал, что находится на ГКП, расположенном высоко над кораблем, опаснее во всех случаях (даже, как ожидалось, при заваливании на борт), чем пребывание на юте, где и до берега - рукой подать, трап на адмиральский катер - в двух шагах.

Кстати, опрокидывание застало Пархоменко именно на верхней площадке трапа. Об этом говорят многие очевидцы.

Все это свидетельствует о том, что комфлота сознавал всю опасность положения линкора и тем не менее приказа покинуть корабль не дал.

Защитник. В наших морских уставах нет такой команды: "Команде - за борт!"

Обвинитель. Такой нет. Но даже если бы Пархоменко распорядился: "От мест отойти. Большой сбор", - то и это бы спасло десятки жизней. Матросы бы, по крайней мере, не остались в ловушке корпуса.

Однако Пархоменко не спешил с "паническими" командами. Это в глазах будущего следствия ему выгоднее было предстать военачальником, до конца выполнявшим свой долг... А люди, они что? Винтики, штифтики, шпалы, по которым проложены рельсы для локомотива истории, бегущего в лучезарное будущее. Лес рубят, щепки летят.

Защитник. Пархоменко был лишь носитель этих взглядов, а не их творец. В этом его беда, а не вина.

Обвинитель. В отношении к 630 погибшим на "Новороссийске" это не столь важно.

Если бы Пархоменко был по-настоящему компетентным моряком, то, оценив размеры пробоины, он бы дал приказ выбросить линкор на ближайшую отмель, благо турбины были еще теплые и корабль в любую минуту готов был дать ход.

Защитник. Хорошо нам принимать правильные решения за чашкой чая! Уж мы-то, зная наперед, чем все закончится, непременно так и поступили...

Но посадка на отмель - это крайняя мера, и командир поступает так, когда ничего другого более не остается. Когда Пархоменко прибыл на корабль, вопрос спасения в такой остроте не стоял. Командующий, прежде чем решиться на эту крайнюю меру, был просто-таки обязан испробовать другие варианты. Довольно скоро он принял верное решение - буксировать линкор на мелководье, к Госпитальной стенке. Почему буксировать, а не идти своим ходом? Да потому что корма к тому времени поднялась и винты вышли из воды. Возьмите в расчет то, что Пархоменко прибыл спустя час после взрыва. Дайте ему еще 15-20 минут на то, чтобы выслушать доклады, оценить ситуацию, принять решение. Вот вам и половина срока, отпущенного линкору от взрыва до опрокидывания.

Буксировка не имела успеха, так же как ничего не дала бы и работа винтами. Подорванный нос опустился на грунт и держал как мощнейший якорь. К тому же и от собственного якоря отделаться не удалось.

Обвинитель. Вот она где причина! Якорь! А ведь от него, от бриделя носовой бочки можно было освободиться гораздо раньше, чем это сделал Пархоменко. Тогда и буксировка к Госпитальной была бы успешней.

Вспомните, командир "Карабаха" предлагал обрезать якорь-цепи, не дожидаясь заводского катера. Вот еще одно подобное свидетельство начальника аварийной партии с крейсера "Фрунзе" инженер-капитана 2-го ранга в отставке И.А. Степашкина: "Почему вовремя не срезали якорь-цепи и бридели? Ведь именно они помешали буксировке линкора к Госпитальной стенке. Наша аварийная партия предлагала командованию свою помощь. Был у нас и резчик, были и баллоны. Командование запретило... Тогда нос еще возвышался над водой на полтора метра. Потом спохватились, когда якорь-цепи ушли в воду. А ведь это главное, что могло спасти людей".

Это был тот самый, может быть, единственный шанс, который так непростительно упустил Пархоменко. Все остальное было следствием этой необъяснимой проволочки.

Защитник. Можно себе представить, сколько советчиков у него было в те минуты. Даже какой-то мичман вызывался спасти линкор. Немудрено, что в такой лавине предложений и

докладов сообщение командира "Карабаха" могло остаться просто не услышанным. Ведь не забывайте, что человек, который должен был перерабатывать всю эту информацию, находился в состоянии гипертонического криза...

Обвинитель. Истории известны многие примеры, когда тяжело раненные флотоводцы управляли сражениями, не теряя присутствия духа.

Защитник. Мы не вправе требовать по закону, чтобы все командующие армиями или флотами обладали качествами Багратиона или Нельсона. В конце концов, это чистая физиология: один может сохранять четкость мышления и при сорокаградусной горячке, у другого разум мутится при виде собственной крови.

Обвинитель. Не убедили. На таких постах, какой занимал Пархоменко, люди должны подбираться по выдающимся человеческим качествам - ума, воли, мужества, чести.

Кадровый эскалатор, который порой автоматически доставляет послушных и исправных службистов на высокие посты, должен быть остановлен и переделан.

Ответственность за выдвижение Пархоменко на должность командующего Черноморским флотом несет и человек, который ему этот флот со всеми его тогдашними нерешенными проблемами и передал, а именно: адмирал С.Г. Горшков. За месяцы недолгого командования флотом вице-адмирал Пархоменко снискал себе славу верхогляда и грубияна.

Очевидцы, а их немало, утверждают, что в последние минуты Пархоменко потерял самообладание: пытался спасти корабль угрозами о расстреле "трусов и паникеров" (это те, кто предлагал снять с корабля ненужный личный состав). Именно тогда был обруган и послан вниз, в ПЭЖ, поднявшийся для доклада о предельном крене инженер-капитан 1-го ранга Иванов. Он отправился в недра линкора за считанные минуты до гибельного опрокидывания. Его гибель - на совести комфлота, как и тех десятков моряков - сколько их было?! - которые минуты за три до оверкиля выбрались на верхнюю палубу из люка 28-го кубрика. Они так некстати попались на глаза взбешенному адмиралу.

"Все вниз!" - в запале рявкнул на них Пархоменко, и матросы послушно нырнули в люк, чтобы остаться там навсегда в стальной западне 28-го кубрика. Страшная цена нервного срыва.

Практически все, что предпринимал Пархоменко, он делал не во спасение корабля, а в свою собственную защиту теми или иными статьями устава. Это выполнил, и это - тоже, и здесь - не подкопашься. Нужны были аварийные партии с других кораблей? Нет. Они только мешали. Рук для борьбы за живучесть хватало и своих. Но раз устав требует - значит, так и сделали, невзирая на целесообразность, на здравый смысл. Но ведь устав не догма, а руководство к действию.

Страх и только страх помыкал комфлота в ту ночь. Страх перед обвинением в личной трусости погнал его на корабль, гипнотизирующий страх перед судом будущей комиссии помешал отдать приказ о покидании корабля хотя бы за десять минут до опрокидывания. Хотя бы за пять - и то жертв было бы несравнимо меньше.

Если пробоину нанесла мина, то опрокинули и окончательно погубили линкор начальствобоязнь и некомпетентность человека, командовавшего флотом и линкором.

Страх командующего оказался сильнее бесстрашия его матросов.

Посмею назвать Пархоменко фигурой трагической. Да, он восстановил свое вице-адмиральское звание, свою служебную репутацию, да и пять орденов Красного Знамени вкупе с орденом Ленина тоже о чем-то говорят. С точки зрения закона он неподсуден. В ту страшную ночь он действовал так, как велела 69-я статья КУВМС СССР-51 без позднейшей поправки. Был ли он всего лишь бездушным ревнителем буквы и духа устава, для которого люди матросы - всего лишь "личный состав", расходный материал в аварийно-спасательных работах, для которого "страх погнуть винты" затмил все остальные соображения? Нет, лично я так не думаю. Ведь не смог же он приказать матросам покинуть перегруженный гидросамолет, обрекая машину, а вместе с ней и себя, на гибель. А должен был, как командир, приказать им погибнуть во имя высших интересов высшего командования, которое выслало самолет на разведку, а он, капитан 3-го ранга Пархоменко, вследствие своего мягкосердечия, эту разведку сорвал.

На гибнущем "Новороссийске" он снова оказался между молотом закона и наковальной инстинкта - не личного - общего самосохранения. У него не повернулся язык крикнуть "Спасайся кто может" или "Команда - за борт", хотя именно эти слова и надо было произнести после доклада из ПЭЖа о приближении крена к критическому пределу, ибо ни о каком организованном покидании линкора уже не могло быть речи: любое судно, ставшее под борт линкора, оказалось бы им подмятым.

В той ситуации он принял сторону Закона. И Закон его пощадил. Но молва его не простила. А суд собственной совести?

"Я часто думаю, когда я должен был отдать приказ покинуть корабль?.." Пархоменко произнес эти слова, произнес их с безысходной горечью, и я снова увидел простоволосого генерала из булгаковского романа, в шинели с поднятым воротником, ссутулившегося под тяжестью непосильного бремени.

Глава шестая

ЧТО ВЗОРВАЛОСЬ?

Этот вопрос возник в первые же секунды беды, и вот уже треть века он будоражит умы тысяч людей: "Что взорвалось?" 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.

Итак, причина взрыва - мина?..

Война забросила свои смертоносные семена далеко в будущее. Вот уж сколько десятилетий редкий номер газет обходится без сообщений об опасных находках: нашли бомбу во дворе многолюдного Московского авиационного института, нашли бомбу на пустынном арктическом острове, нашли мину в огороде, нашли склад боеприпасов под насыпью железной дороги. А сколько "взрывоопасных предметов" вытаскивают ковши землечерпалок или рыбацкие сети? А сколько их еще вытащат?

На улицах Севастополя отнюдь не редкость военный грузовик с броской надписью на бортах "Разминирование". Нет ничего необычного, что в севастопольской бухте затаилась и рванула в 55-м немецкая донная мина. Нет ничего удивительного в том, что ее своевременно не

нашли. В деревянном ящике она никак не откликалась электромагнитным тралам; донная, ушедшая глубоко в ил, она не поддавалась никаким прочим тралам.

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

Бывший эксперт Правительственной комиссии, начальник спецлаборатории Черноморского флота 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 дивизиона 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. Работа велась с помощью водолазов, которые ходили по грунту со щупами. При обнаружении подозрительных предметов я, вместе с другими специалистами из минно-торпедного управления, Величко и Теремко, прибывал на водолазный катер, и если это действительно оказывалась мина, ее приподнимали понтоном, а потом в подводном положении буксировали в Казачью бухту, затем вытаскивали длинным тросом на берег, разоружали или подрывали.

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

№ 189 капитан 1-го ранга в отставке И.И. Хомяков, - что линкор погиб от немецкой заглобленной 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 тралами по 12 раз проходили над опасными местами..."

"Прибор кратности здесь ни при чем, - оспаривает Хомякова Тусменко, на мине 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 катера пробомбили глубинными бомбами всю акваторию. Вот тут-то, при мощном сотрясении,

прибор срочности (ДЧМ), 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 приготовив их к действию".

Именно об этом говорил мне и инженер-контрадмирал

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 действия...

Что такое кумулятивный эффект, объясняет Военный энциклопедический словарь: "Концентрация действия взрыва в определенном направлении. Достигается путем создания у заряда ВВ кумулятивной выемки (сферической, конической и др.), обращенной в сторону поражаемого объекта".

Такой выемкой послужил пустой "аппаратный котелок" в тротиловой массе для размещения в нем взрывателя, приборов кратности, срочности и всего прочего, что делает мину не просто ящиком со взрывчаткой, а боевым механизмом. Разумеется, 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. - Впервые я натолкнулся на такую банку в Северной бухте, против Инкермана. Опустился на грунт, застропил ящичную мину, стал обходить ее по радиусу; вдруг задел галошей обо что-то твердое. Пригляделся - из ила другая торчит, краешком едва выступает...

Значит, спаренные мины - не просто предположение.

"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 взрыва прошел 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, потом 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 полнолуночный час...

Не слишком ли длинна эта цепь случайностей?

Сказав в своем очерке в "Правде" лишь об одной случайно задетой донной мине, я невольно вызвал поток писем, яро и доказательно оспаривавших это объяснение и выдвигавших другое - диверсия. Среди авторов писем были весьма авторитетные офицеры-моряки и адмиралы. Многочисленных сторонников этой версии неожиданно поддержала "Красная звезда", опубликовавшая на своих страницах отрывок из записи 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 то все невероятно..."

"За короля, за честь знамени!"

Вскоре после того, как в 1988 году газета "Слава Севастополя" опубликовала мою документальную повесть "К стопам Скорбящего Матроса", в зале севастопольского отделения общества "Знание" на улице Воронцова состоялась читательская конференция, которая, по сути дела, вылилась в первый легальный митинг памяти жертв "Новороссийска". В огромном переполненном зале сидели и стояли сотни севастопольцев - седые отставники и безусые курсанты, вдовы и дети погибших, жители города и его окрестностей... Все они внимали выступавшим - участникам и очевидцам трагедии.

К концу знойного дня разразилась гроза, в окна ударили струи ливня, и кто-то громко заметил: "Ну, вот... Это Севастополь заплакал".

Стол на просцениуме был завален цветами и записками. Одну из них, неподписанную, я отложил себе в блокнот.

"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 запаса Ганин. Бывший сотрудник особого отдела. У меня есть для вас интересная информация.

Он назвал свой адрес, и на другой день я приехал к нему.

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

Петр Васильевич Селиверстов - серебристые волосы, золотые зубы, владимирский говорок - хозяином оказался радушным, но скупым на слова.. Все же историю, ради которой мы пришли, он поведал.

- В шестьдесят четвертом году я обучал в Алжире тамошних катерников. В этом же порту так же, как мы, инструкторами, работали и итальянцы. Они готовили водолазов, точнее, боевых пловцов.

Однажды мой стажер, алжирский офицер, кивнул на одного итальянского инструктора и сказал: "Вон тот взорвал ваш линкор". Я удивился, откуда это известно. Стажер пояснил: "Хвастался среди наших офицеров, что, мол, отомстили за честь итальянского флота". Меня, конечно, это взбесило работать с таким гадом бок о бок?! Но что поделаешь - мы оба иностранцы, я инструктор, он инструктор, у каждого свое начальство. Доложил я куда следует. Говорят, до Хрущева довели. На том и кончилось. А что сделаешь? Фактов-то прямых нет...

Фактов 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 состав эскадры.

28 октября наш эсминец возвратился с моря через два часа после линкора, который уже стоял на бочке № 3 у госпиталя. С разрешения оперативного дежурного эскадры "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 я возвратился на Минную пристань, катера не было. Вместо него около часу ночи за мной пришел корабельный баркас. Оказалось, что на полпути катер вышел из строя, и потребовалось время, чтобы вернуться и спустить баркас.

Мы уже отошли от причала на 2-3 кабельтова, когда дежурный по соединению эсминцев, офицер Двошерстов, попросил меня вернуться, чтобы принять и доставить по пути донесение о запасах кораблей оперативному дежурному эскадры. Дежурный находился на крейсере "Дзержинский".

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 оперативный дежурный перешел на него. Отдав донесение вахтенному офицеру на юте, мы снова развернулись и продолжили путь на свой корабль.

Добирались до эсминца еще минут 12-15 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 эскадры 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. Это сходится с рассказами очевидцев - участников спасательных работ: рваная пробоина длиной 12-18 метров вдоль борта.

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.

О том, 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 бухты в районе стоянки была достаточно чистой, чего не было бы, если мины взорвались глубоко в слое ила. Кроме того, вода в первую очередь распространялась по верхним этажам линкора, создав у днища воздушную подушку, что привело к опрокидыванию линкора.

Из всего того, 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 флота после катастрофы. Был снят с должности и отдан под суд начальник береговой 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 и 2 рангов были сразу же введены вооруженные вахтенные посты на баке, на юте и по бортам. Проводились и другие оргмероприятия.

Все это еще больше укрепило мнение офицеров, что взрыв - работа итальянских боевых пловцов. Сразу же поползли слухи, что в итальянских газетах за несколько месяцев до этих событий была поднята оголтелая шумиха: до каких пор их славный 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 Боргезе особенно укрепилась после выхода его книги "Десятая флотилия МАС" (М., 1957), где описаны подобные операции в бухтах Альхесирас и Суда, потопление английских линкоров "Вэлиент" и "Куин Элизабет" в Александрии в декабре 1941 года, налет на рейд Мальты и другие. Истинных же причин гибели "Новороссийска" до нас, командиров, официально никто не доводил.

Утверждение со ссылкой на "бывалых моряков", что это могла быть "связка ящичных мин", выставленная фашистскими минерами и ушедшая глубоко в донный ил, мне представляется крайне неубедительным.

Мы открыто признали свое разгильдяйство в обслуживании Чернобыльской АЭС, пропуске самолета на Красную площадь, катастрофах ряда судов. Думаю, что незнание причин гибели "Новороссийска" через тридцать с лишним лет после этого - тоже признак самоуспокоенности и зазнайства нашего командования. Не раскрыта истинная причина - не извлечен урок.

Трудно сейчас судить о действиях командования флота по спасению корабля и личного состава. Гибель такого огромного количества людей тяжелейшая трагедия, и она непростительна никому, и в первую очередь командованию флота. 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 n-м 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 Гост и конторский служащий Джон Клерк, которые обосновали прорезание строя противника как выгодный тактический прием. И это прекрасно доказал адмирал Нельсон своими победами.

И в случае с "Новороссийском". Выполняй требование инструкции и устава - и будешь прав. Это потом мы внесли соответствующие изменения в эти 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 контр-адмирал Бондарь и которая вышла у нас спустя два года после гибели "Новороссийска". Написал ее бывший офицер итальянского военно-морского флота князь Валерио 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.

"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 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 (разрядка. - Н.Ч.) 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".

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

Что же оно представляло собой? Журнал рассказывает об этом подробно: "Сверхмалая подводная лодка SX-506 относится к однокорпусному архитектурному типу. В носовой оконечности ее корпуса размещена цистерна главного балласта, а четыре дифферентные цистерны расположены в надстройке, которая покрывает большую часть прочного корпуса. В надстройке находятся также заваливающаяся воздухозаборная шахта и выхлопной трубопровод РДП. Наружная обшивка выполнена из стеклопластика.

Прочный корпус цилиндрической формы разделен поперечными переборками на три отсека. В центральном отсеке находятся приборы и средства управления лодкой, а также жилое помещение, оборудованное восемью складными койками и рассчитанное на 13 человек личного состава (пять членов экипажа и восемь боевых пловцов). Пловцы выходят через шлюзовую камеру с донным люком, которая расположена в носовом отсеке. Энергетическая установка размещена в кормовом отсеке. На лодке могут быть установлены гидроакустическая станция, батитермограф и аппаратура звукоподводной связи.

Одновальная энергетическая установка включает дизель мощностью 300 л. с. и гребной электродвигатель. Первый используется при движении в надводном положении и под РДП, а второй - под водой.

Подводная лодка имеет сменное штатное вооружение. В него входят акваботы - транспортировщики боевых пловцов - двух типов, которые крепятся на внешней подвеске по одному с каждого борта, большие и малые мины и торпеды. Транспортировщики (длина около 7 м, ширина 0,8 м, вес 2 т) имеют дальность плавания 50 миль при скорости хода 3,5 узла, полезную нагрузку 270 кг и 50 кг, снабжены взрывателями с часовым механизмом. Торпедные аппараты заряжаются американскими малогабаритными торпедами Mk37.

Подводная лодка имеет следующие варианты вооружения: два транспортировщика, каждый из которых несет большую мину, и восемь малых мин, размещенных в надстройке: шесть больших мин (вместо транспортировщиков) и восемь малых, которые доставляются к месту постановки боевыми пловцами; две торпеды, принимаемые вместо транспортировщиков или больших мин, и восемь малых мин в надстройке.

Кроме того, место крепления транспортировщиков может быть использовано для размещения прочных водонепроницаемых контейнеров, загруженных боеприпасами и снаряжением для боевых пловцов. Эти контейнеры отбуксировываются в район действия с помощью надувной шлюпки".

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 репортерам 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.

Заметим еще и такой факт. "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 учение, включающее: подход к гавани; преодоление сетевых заграждений; скрытое 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". - 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, означающий "Все готово", исчезли в ночной темноте".

К этому надо добавить, что итальянские боевые пловцы знали в деталях не только подводную часть линкора "Новороссийска", 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 (я жил и учился тогда в Алушке), 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 были готовы 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".

Как удалось уточнить, большой охотник с гидролокатором на борту вернулся в свой район лишь в 0 часов 17 минут 29 октября, то есть за час с небольшим до взрыва. 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 в точку... что находится на выходе из бухты. В те времена мы несли дежурство по десять суток с задачей перекрывать фарватеры и подходы к главной базе средствами акустики и визуального наблюдения. Там дежурят и сейчас...

28 октября рано утром мы получили от оперативного дежурного по флоту неожиданный приказ: выйти в район Качи на обеспечение полетов авиации. Полеты кончились 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. Далеко за полночь мы пришли в свою точку. Не успели отдать якорь, как с Константиновского рейдового поста нам передали светосемафором, а потом по радио: "Идти к "Новороссийску" спасать людей".

Рванули в бухту. В бухте стояли крейсера и мощными кормовыми прожекторами освещали место трагедии. Линкор плавал вверх килем. В носовой части перед броневым поясом зияла огромная пробоина. В воде уже никого не было...

Спустя некоторое время в главную бухту 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). Это было уже утром, около 8 часов, когда линкор плавал вверх килем. Наш бот задержали при выходе из Южной бухты, пропустив к линкору только катер начальника Гидрографической службы Черноморского флота капитана 1-го ранга И.А. Наумова. Возвратившись, начальник ГС ЧФ дал приказание капитану 2-го ранга Н.Н. Прокопчуку следовать к носовой части линкора и производить промер на предмет обнаружения воронки от взрыва, а мне определить координаты носа и кормы методом обратной засечки. Подойдя к опрокинутому линкору со стороны Черной речки, ГПБ пришвартовался к стоящему у борта водолазному катеру. Перейдя через катер, я оказался на днище линкора и приступил к выполнению своего задания. От днища до уреза воды в тот момент было около 3-4 метров. На днище находился начальник Аварийно-спасательной службы (АСС) ЧФ капитан 1-го ранга Кулагин с группой своих специалистов и заводчан. Со стороны выхода в море к опрокинутому "Новороссийску" были пришвартованы три спасательных судна. С их кормы были заведены шланги, которые уходили в воду под линкор. Общее впечатление от увиденного было гнетущее - беспомощность и отсталость, полное несоответствие спасательных средств стоящей перед АСС задаче. Офицер-водолаз готовился проникнуть внутрь линкора через кингстон, рабочие пытались автогенном прорезать отверстия в днище по указанию специалистов в комбинезонах, ходивших с чертежами... Эта картина напоминала возню лилипутов с Гулливером. После определения по береговым опорным пунктам заданных мне точек я установил, что корма находится в 130 метрах от набережной госпиталя. Полученные результаты были переданы в штаб флота, где мне потом поручили подготовить на плане севастопольской бухты картинку положения линкора, а затем в кабинете начальника противоминного отделения И.П. Попова поручили проверять отчеты по навигационно-гидрографическому обеспечению боевого траления бухт Севастополя, правильно ли вычислены среднеквадратические ошибки заданного перекрытия тральных галсов. В это время в кабинет приносили поднятые со дна в районе взрыва предметы, которые могли быть частями взорвавшейся мины. Ничего похожего - со свежими изломами - не было: все было старое, ржавое.

В скором времени меня назначили командиром маневренного гидрографического отряда, на который были возложены обязанности по обеспечению работ по подъему "Новороссийска".

Исполнявший обязанности командира линкора капитан 2-го ранга Григорий Аркадьевич Хуршудов после трагедии был назначен командиром дивизиона гидрографических судов, и мне приходилось с ним часто общаться. Говорил он о том, что на борту линкора находился практически весь Военный совет Черноморского флота и его присутствие отнюдь не помогало делу. Когда же поступил доклад о достижении критического крена и он, Хуршудов, предложил снять с борта личный состав, не занятый борьбой за живучесть, то Пархоменко сослался на слова адмирала С.Г. Горшкова: "Спасение экипажа в спасении линкора". Это справедливо для океана, но никак не подходит для бухты теплого моря.

Перед самым опрокидыванием Григорий Аркадьевич получил приказание сопровождать представителя особого отдела и капитана 1-го ранга Иванова к местам борьбы за живучесть. Первым спускался особист, за ним Иванов, и замыкал группу Хуршудов. Когда они спустились на 5-7 ступенек трапа, то почувствовали, что корабль валится.

"Я повернул обратно, - рассказывал Хуршудов, - и, выскочив на палубу, побежал к поднимающемуся борту. Когда бежать стало невозможно, я уцепился за леер и держался до тех пор, пока не повис уже над водой. Попав в воду, запомнил кратчайшее направление. Попытался вынырнуть, но стукнулся головой о палубу, поплыл дальше, понимая, что если снова будет палуба, то это конец... Вынырнул, глотнул воздуха, и голова пошла кругом. На счастье, рядом оказался какой-то главный старшина, который поддержал меня, сунул в руки

плавающий обрешетник и сказал: "Держитесь, товарищ старпом". Так я спасся с помощью главстаршины..."

Говоря о причине взрыва, Григорий Аркадьевич 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 связки ящичных мин, которые якобы ушли в грунт. При последующем боевом тралении путем подрыва шнуровых зарядов не сработала ни одна мина. Водолазы находили ящичные мины, но они не были окончательно снаряжены и взорваться могли только в результате детонации.

Крымская сейсмическая станция зафиксировала смещение почвы в два раза большее, чем дала его ящичная мина, взорванная экспериментально на Бельбекском рейде. Говоря о диверсии, надо иметь в виду, что диверсанты Боргезе базировались в свое время в Севастополе, боновые ворота со Дня ВМФ были круглосуточно открыты, а стоявший 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 стогу сена!

Кому удобна "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 СНиС* в районе Алушты, 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 Пицунда - Мюссеры из-за оставленных следов на берегу? А как пост воздушного наблюдения в районе Нового Афона прозевал падение МиГ-17 у себя под носом в море, а потом его три недели мы искали? А как представители Таврического военного округа во главе с главным инженером авиации 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".

Любая гипотеза при отсутствии прямых доказательств строится на косвенных фактах, порой даже на отзвуках фактов...

"Мой муж, бывший военный моряк, - пишет участница Великой Отечественной войны, вдова офицера-подводника Любовь Михайловна Топилина из Севастополя, - в свое время изучал загадочную причину взрыва "Новороссийска". В конце 60-х годов нас навесил товарищ мужа, тоже бывший военный моряк, работавший в Министерстве рыбного хозяйства СССР. В те годы наш океанический рыболовный флот еще только создавался, и наш знакомый часто ездил по служебным делам за границу. Однажды он побывал в Милане и посетил тамошний городской музей. На одном из стендов он увидел портреты двух итальянцев, награжденных высшей наградой страны. Из подписи явствовало, что награждены они за подрыв линкора итальянского военно-морского флота, доставшегося нам в качестве трофея.

Кстати, именно в Милане были выпущены в свет мемуары Боргезе".

К "отзвукам фактов" я отношу и свое собственное наблюдение, о котором подробно рассказал в повести "По следам "Святого Георгия". 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, в академии, на приеме в честь советских моряков, мне удалось впервые увидеть портрет "черного князя". Я представлял его себе худым, крючконосым, эдаким Мефистофелем подводного царства. На самом деле с фотографии, сделанной в годы Второй мировой войны, на меня смотрел красивый морской офицер - пухлые губы, выразительные глаза. Если не знать, что стоит за плечами этого бравого тененто ди корветте*, то лицо его может показаться не лишенным обаяния. 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. Волосы их развеваются в воде, и кажется, будто они встали дыбом от ужаса... 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" - "Новороссийска", 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 30 раздался странный звук сильного сдвоенного гидравлического удара..." - сообщает в своем письме севастополец 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.

О сдвоенном взрыве говорит и бывший дублер главного боцмана "Новороссийска" мичман Константин Иванович Петров, о нем же пишут и другие моряки, как "новороссийцы", так и с кораблей, стоявших неподалеку от линкора. 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 килля 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-полковник 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.

Элизарий Ефимович Лейбович - профессиональный и авторитетнейший инженер-кораблестроитель. Он был главным инженером экспедиции особого назначения, поднимавшей линкор, правой рукой патриарха ЭПРОНа 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 демпфирующий* 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.

"Что, если и в самом деле было так?" - думал я не раз, разглядывая схему, набросанную Лейбовичем. 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 Волоне, в Албании.

Так что вместе с ними сошел 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 иницирующий 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, своим ли ходом некий "сейнер" под подставным флагом проходит Дарданеллы, Босфор, а в открытом море, сбросив ложные надстройки, лодка 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, по показаниям ли гидроакустических приборов было замечено возвращение "Новороссийска" на базу, подводный диверсантоносец лег на грунт, 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) виднелись 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. Глубины у борта

линкора идеальные 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...

Взаимодействием этих двух зарядов можно объяснить и

L-образную рану в теле "Новороссийска".

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

Истина не определяется голосованием, но я согласен с теми многими моряками и специалистами, которые поделились со мной своими аргументами и выводами и которые считают, что окончательное заключение о причине взрыва линкора должно звучать так:

"Корабль погиб, скорее всего, в результате диверсии, хотя и не исключена возможность подрыва на связке старых немецких мин". Трагедия "Новороссийска" стоит в одном ряду с кровавыми уроками Порт-Артура, Пёрл-Харбора и Бреста. Но разве не набила оскомину фраза: "Бдительность наше оружие"?

"Безоружному - смерть!" - отлили в бронзе строители корабля. Рубка дальномера главного калибра, украшенная латинским изречением, первой сорвалась в воду при гибельном крене линкора.

В тот год, когда писались эти строки, в городской газете "Слава Севастополя" появилась заметка, которую я немедленно вырезал и положил в рабочую папку. "Взрыв через 70 лет" - так называлась небольшая корреспонденция.

"Рано утром седьмого октября 1916 года город и крепость Севастополь были разбужены мощными взрывами, разнесшимися над притихшей гладью Северной бухты.

Люди бежали к гавани, и их глазам открывалась жуткая, сковывающая холодом сердце картина. Над новейшим линейным кораблем Черноморского флота - над "Императрицей Марией" - поднимались султаны черного дыма, разрезаемые молниями чередующихся почти в запрограммированной последовательности взрывов..."

А началось все с того, что в 6 часов 20 минут матросы, находившиеся в каземате № 4, услышали странное шипение, доносившееся из погребов носовой башни главного калибра. Вслед за тем из люков и вентиляторов, расположенных в районе башни, вырвались клубы дыма и пламени. До рокового взрыва оставалось две минуты... За эти сто двадцать секунд один из матросов успел доложить вахтенному начальнику о пожаре, другие раскатали шланги и стали заливать водой подбашенное отделение. Но катастрофу уже ничто не могло предотвратить.

"Прошло 70 лет... - рассказывала газетная заметка, - утром утих ветер, успокоилось море, к пляжам, да и просто к прибрежным скалам, бухточкам потянулись люди. У Госпитального причала купаться запрещено давным-давно, но нет-нет да и завернет сюда любитель плавания пораньше, на зорьке. Севастополец В.Е. это утреннее купанье запомнит надолго. Отплыв несколько метров от берега, он с удовольствием оглядел спокойную водную гладь, опустил взгляд, подивился удивительной прозрачности утреннего моря - дно было видно как

на ладони. И оцепенел - казалось, прямо в него целилась из поросли чуть колышущихся водорослей мина.

На Госпитальный причал прибыли минеры. Мина лежала от берега метрах в двадцати, на небольшой, в полтора человеческих роста, глубине. Под воду спустился водолаз матрос В. Коваленко, доложил обстановку. Мина оказалась старой, 1909 года выпуска. Современным специалистам с такой встречаться не приходилось. Более того, ни принцип ее действия, ни количество взрывчатого вещества в ней не были зафиксированы даже в справочниках. Поэтому было принято решение мину уничтожить на месте. Это был наиболее безопасный выход. Минеры учли, что взрыв не повредит цехам объединения "Морской завод имени С. Орджоникидзе", так как они оказались защищенными Павловским мыском, а прибрежные госпитальные корпуса пустовали, подготовленные к капитальному ремонту.

Готовил подрыв мины матрос И. Дольников, а руководил всеми работами по ее обезвреживанию капитан-лейтенант А.В. Синявин.

Как считают проводившие обезвреживание специалисты, найденная мина вполне могла быть одной из тех, что лежали в то злополучное утро 7 октября 1916 года в погребах "Императрицы Марии". По каким-то причинам она не взорвалась тогда, но 70 лет таилась на дне и ждала своего часа. Шторм помог ей незамеченной "подкрасться" к берегу, где мина была обезврежена.

Взрыв раздался рано утром, когда город еще спал. Он предупредил беды, что таились в поржавевшей от времени и морской воды оболочке".

И снова вздрогнула Аполлоновка, как в октябре 55-го. Звякнули стекла в доме Ивана Кичкарюка. Ударил в уши старого матроса минный грохот - будто докатилось эхо того взрыва, который он не слышал в своем последнем крепком сне.

Меня поразило в этой истории то, что мина "подкралась" к тому месту, где спустя 39 лет после гибели линкора "Мария" взорвался линкор "Новороссийск". Совпадение почти мистического свойства. Недаром молва связывает эти имена - "Мария" и "Новороссийск". Связывает их и третье имя известного русского писателя Сергея Николаевича Сергеева-Ценского.

Фотография начала пятидесятых на широком линкоровском баке - в месте будущей пробоины - в самой гуще улыбающихся матросов и офицеров снялся на память знаменитый автор "Севастопольской страды" и романа "Утренний взрыв", где описана гибель "Императрицы Марии".

По злой иронии судьбы линкор "Новороссийск" в день, когда писатель побывал в гостях у моряков, стоял на той самой 12-й якорной бочке, на которой взорвалась, опрокинулась и погибла "Мария". Мог ли представить себе Сергеев-Ценский, что подобная же участь постигнет и гостеприимный линкор? Только очень мрачное воображение фантаста-мистика могло предречь повторение подобной катастрофы.

Кажется, Гете принадлежат слова: трагедия, повторенная дважды, превращается в фарс. Матросы "Новороссийска" - герои и жертвы трагедии. Комфлота и его штаб - герои кровавого фарса. Страна еще не очнулась тогда от всеобщего фарса сталинского режима. И хотя портреты генералиссимуса были убраны из кают в баталерку, корабельная многотиражная газета еще называлась "Сталинец", жестокий дух вождя витал над кораблем и флотом, властвовал в умах командующего и его штаба, навязывал образ мысли и стиль руководства. В истории "Новороссийска", как в капле крови, отразилась вся пагубная суть

вождизма. Сталин не поверил специалистам (дипломатам, разведчикам, военачальникам), что Гитлер вот-вот начнет войну. Адмирал сталинской выучки не поверил специалистам (спасателям, корабельным механикам, инженерам), что линкор вот-вот перевернется. Результат один: потоки напрасно пролитой крови. Разница лишь в масштабах беды.

"Я лично считаю трагедию "Новороссийска" следствием слепого командно-административного подхода к делу, - пишет бывший подводник, инженер-капитан 2-го ранга в отставке В. Грубник из Харькова. - Как председателю колхоза нельзя указывать, что, когда и где сеять, так и на кораблях в случае аварий нельзя вмешиваться в руководство борьбой за живучесть со стороны, с берега, как это случилось на линкоре, когда командующий Черноморским флотом вице-адмирал Пархоменко фактически дезорганизовал своим присутствием на борту спасение корабля, сковал волю и инициативу офицеров - инженеров".

Трудно не согласиться с этим мнением.

Глава седьмая

СТОН ПАМЯТИ

К первому ноября водолазы перестали слышать стуки из корпуса перевернувшегося линкора. Признаки жизни в "Новороссийске" затихли. Севастополь гудел от горя, скорби, слухов...

Траурных флагов по погибшим морякам не вывешивали. Как ни странно, но в нашей коллективистской стране траур объявляют лишь по отдельным лицам.

Как всегда, состоялся ноябрьский парад. Но на парад матросы вышли не в белых, а в черных перчатках. Это было все, чем они могли почтить память "новороссийцев".

В Доме офицеров флота в глубине сцены висел барельеф Сталина, украшенный Государственным флагом. В президиуме торжественного собрания с отнюдь не праздничными лицами сидели заместитель Председателя Совета Министров СССР В.А. Малышев, Адмирал флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов, адмиралы С.Г. Горшков, В.А. Фокин, В.А. Андреев.

В 20 часов ночное небо над Севастополем расцветили росчерки праздничного салюта. Но мальчишки "ура" не кричали.

Спустя десять лет после войны снова полетели по стране "похоронки": "Ваш сын (муж, отец, брат) погиб при исполнении служебных обязанностей..." Как гром среди ясного неба... Гром среди мирной ночи... Остра боль неожиданной потери, но и ее можно как-то смягчить - чутким словом, состраданием, тактом... Сколь велик тут душевный опыт нашего народа. Увы, горе пострадавших семей было оскорблено и унижено чиновным бездушием, если не сказать злее.

"Не забыть, - пишет вдова офицера с "Новороссийска" Ольга Васильевна Матвеевич, - как через неделю после гибели линкора, когда в бухте еще всплывали трупы моряков, в городе устроили праздничную иллюминацию и банкет в Доме офицеров. И в это же время по радио рассказывали, что в одной из скандинавских стран в шахте погибло несколько десятков человек и по стране был объявлен день национального траура.

Полтора года мы ждали, когда поднимут линкор и торжественно похоронят тех, кто остался в корабле. А хоронили их на рассвете, как когда-то хоронили преступников, сообщив о похоронах всего трем семьям, проживавшим в Севастополе".

Горько и стыдно читать эти строки. Как будто и на тебе лежит тень вины подлого отречения. Чего в нем больше - казенного равнодушия, страха или циничной уверенности бюрократа в том, что его административной воле подвластно все - даже память народа? Прикажет: "Забыть!" - и все забудут.

Правда, было принято закрытое постановление Совмина СССР об оказании помощи семьям погибших при исполнении воинского долга и об увековечивании памяти моряков-"новороссийцев". И помощь была оказана, и мемориал на старинном Братском кладбище, где похоронены участники первой и второй обороны Севастополя, был воздвигнут достойный. Из бронзы одного из гребных винтов линкора отлили фигуру Скорбящего Матроса с преклоненным знаменным флагом*. На гранитных пропилях барельефы рассказывают то, о чем молчат надписи, о чем умалчивают экскурсоводы и путеводители. В обрамлении силуэта опрокинувшегося корабля - эпизоды отчаянной и героической борьбы за спасение линкора: матросы, подпирающие дверь аварийным брусом; офицер, прижимающий к уху тяжелую трубку корабельного телефона; моряки, выносящие раненого товарища...

На пьедестале монумента горит золотом: "Родина - сыновьям" (проект первоначальной надписи - "Родина - героям", нынешняя скромнее, но душевнее). И еще на мраморной плите, открывающей мемориал, выбито: "Мужественным морякам линкора "Новороссийск", погибшим при исполнении воинского долга 29 октября 1955 года. Любовь к Родине и верность военной присяге были для вас сильнее смерти".

Я много лет прихожу к этим камням, заботливо обсаженным вечной зеленью туи и можжевельника. И всякий раз вижу, как из газонной травы-муравы выглядывают фотографии молодых матросских лиц. Их оставляют здесь матери, приезжающие издалека на величественную, но, увы, безымянную могилу сыновей. Да, как поется в песне: "здесь нет ни одной персональной судьбы, все судьбы в единую слиты". И все же, нарушая благочинность гранитного мемориала, то тут, то там выглядывают навеки двадцатилетние лица парней в тельняшках, форменках, бескозырках. Заливают эти фото на самодельных подставках осенние дожди и весенние ливни, заносит их недолгим крымским снегом, короятся они и желтеют, но не исчезают никогда.

Авторы мемориала предусмотрели место для имен погибших. Тридцать три года пустовала мраморная гладь... Разве что рука юного подонка чертила здесь название любимой рок группы. И чья-то другая рука стирала следы кощунства.

Приказано - "Забыть!"

Официальное забвение началось с молчания газет, вышедших на следующий день после катастрофы. "Слава Севастополя" сообщала о заседании в Большом театре по случаю 100-летия Мичурина, об отъезде из Крыма премьер-министра Бирмы У Ну, о скорых гастролях китайского цирка и футбольном поединке одесского "Пищевика" с севастопольской командой "ДОФ".

Столь же далека была от событий, будораживших флот и город, ежедневная газета черноморцев "Флаг Родины".

И только афиши театра имени Луначарского невольно откликались на злобу дня: "Последняя жертва" - извещали они о спектакле по пьесе А.Н. Островского...

Так зарождалась одна из "черных дыр" нашей истории, которая втянула и поглотила память о линкоре "Новороссийск" на несколько десятилетий...

Бывший заместитель по политчасти командира дивизиона главного калибра линкора капитан 1-го ранга запаса М.В. Ямпольский:

- Совет ветеранов нашего корабля зовут в Севастополе "подпольным". Есть в этой горькой шутке доля правды. Мы, оставшиеся в живых "новороссийцы", долгие годы действительно собирались негласно, вопреки воле начальства. Однажды я попросил катер для возложения венка на месте гибели линкора. Один высокопоставленный политработник заявил мне: "Нечего засорять гавань". Правда, сейчас выделяют и катер, и венок разрешают спускать на воду. Но тень какого-то недоверия к нам до сих пор не рассеяна. Мол, помнить не велено, а вы все помните. Да, помним! И будем помнить. Вот сбросились по десятке и заказали в 25-летнюю годовщину памятный значок с силуэтом "Новороссийска" и траурной лентой. Значок отштамповали на одной из фабрик - неофициально, с большим риском.

Но обиднее всего то, что на все наши просьбы установить на кладбище плиты с именами погибших "новороссийцев" мы слышали и слышим осторожное чиновничье: "Нас с вами не поймут!"

Да, товарищи столоначальники, вас не поймут. Вас невозможно понять... Да и чьего непонимания вы страшитесь?! Отцов и матерей погибших матросов? Или, может быть, тех моряков, которые встали в почетный караул к Скорбящему Матросу? Встали без оружия, встали по просьбе ветеранов "Новороссийска", которые пришли в день памяти на кладбище и увидели лейтенанта, приведшего своих матросов на экскурсию. У молодого офицера хватило гражданского мужества и душевного такта, да что такта - сострадания хватило, и он приказал своим бойцам встать в почетный караул к бронзовому матросу.

Или, может быть, севастопольцы забыли, как в день похорон "новороссийцев" все палисадники Корабельной стороны остались без цветов?

Как легко удалось одним лишь росчерком пера отправить в ил забвения 630 имен! Исключить из списков, не выбивать на надгробиях, не упоминать в прессе, изъять из экспозиций, похоронить в архивах. Забыть.

Они стояли до конца. Они погибли в бою. А от них открестились. Им отказали в естественном праве любого смертного - в имени над могилой.

"Не надо. Было и прошло... Дело давнее. Гордиться особенно нечем... Незачем привлекать нездоровое внимание... Нас не поймут".

В одном лишь они, прошнурованные души, правы - их не поймут. Не поймут и не простят кондового канцелярского равнодушия к памяти погибших моряков, к горю их матерей, отцов, вдов и сирот. Сколько лет тянулся поединок родственников погибших с бюрократами во флотских мундирах! И ведь речь-то шла о неоспоримом - об именах на надгробном камне. Они и не спорили, то есть наотрез не отказывали семьям погибших в их очевидном праве, а тихо и умело топили неприятное для них дело в иле казенной переписки.

Мне было довольно просто проследить ход этой удручающей волокиты, так как все три включенных в нее учреждения - политуправление ЧФ, музей и горисполком - расположены друг от друга в пяти минутах ходьбы. Итак, дело стало за тем, что командировать музейного работника в Ленинградскую область, где находится Центральный военно-морской архив, политуправлению не по средствам. Пусть так. Но что же архивные работники, неужели они

не понимают, о каком запросе идет речь? Неужели ни у кого из них за полтора года не нашлось времени, чтобы, не прибегая ни к каким особым розыскам и поискам, как это делают ныне повсюду десятки энтузиастов-следопытов, снять с полки нужную папку и отослать в Севастополь список погибших?

По номерам обгорелых орденов, по надписям на солдатских котелках, по истлевшим бумажным лентам в "смертных медальонах", найденных в полуоплывшей траншее, на картофельном поле, на дне реки, мы научились вызывать из небытия имена павших воинов. Ибо девиз "никто не забыт" стал мерилем нашей совести, нашей нравственности. Почему же столь глухо захоронены в архивах шестьсот тридцать имен тех, кого Родина золотом на граните назвала своими "мужественными сыновьями"?

Линкор "Новороссийск" - не жертва несчастного случая. Линкор "Новороссийск" - боевая потеря в ходе минной войны, начатой в июне сорок первого и, увы, продолжающейся поныне. Взрыв, пробивший линкор насквозь, был протуберанцем, вырвавшимся из огненного пекла на десять лет вперед. Гибель линкора - последняя на боевом счету Второй мировой, жертвы "Новороссийска" - последние в мартирологе Великой Отечественной.

После публикации в "Правде" очерка "Взрыв" и глав документальной повести "К стопам Скорбящего Матроса" в газете "Слава Севастополя" на меня обрушился шквал писем и телефонных звонков. Писали адмиралы и матросы, ветераны линкора и вдовы "новороссийцев", севастопольцы и жители далеких российских деревень, участники и очевидцы трагедии, что разыгралась октябрьской ночью 1955 года в севастопольской бухте. На вырванных второпях листках из школьной тетрадки внука, служебного блокнота, телеграммном бланке, на любой оказавшейся под рукой бумаге люди спешили поделиться пережитым так, словно беда разыгралась не треть века тому назад, а вчера... То был стон памяти народной. Авторы писем вспоминали и горевали, гневались и недоумевали, требовали и предлагали...

Читательские письма помогли установить имена отважной семерки, сумевшей выбраться из стальной западни. Их спасло самообладание и знание корабля. Старший матрос М. Литвин, командир отделения электриков, в кромешной тьме вывел своих подчиненных в выгородку кингстона водоотливной помпы. На помощь им пришли водолазы под командованием капитан-лейтенанта Малахова со спасательного судна "Бештау". Один за другим вышли с того света старшие матросы Литвин и Воронков, матросы Лемберг, Кононов, Столяров, Смышнов, Шиборнин.

К моей великой радости, двое из этой группы дали знать о себе. Сначала пришло письмо от Николая Ивановича Воронкова, затем от Литвина из Витебска.

"В половине второго ночи, - вспоминает Михаил Демьянович Литвин, меня разбудил дневальный по кубрику и сказал, что объявлена аварийная тревога. Я сунул ноги в ботинки, схватил рабочее платье и побежал на боевой пост - в кормовую электростанцию № 4. Там уже горел аварийный свет. Я быстро запустил 4-й дизель-генератор и тут же стал звонить в ПЭЖ - пост энергетики и живучести. Не дозвонился и на свой риск принял нагрузку на генератор. Нагрузка быстро росла, пришлось запустить еще один дизель-генератор - № 3. Связь с ПЭЖем мне так и не удалось установить.

Когда одевался, обнаружил, что левая рука и плечо измазаны илом, вспомнил, что в коридоре кто-то бежал мне навстречу весь мокрый. И тут до меня дошло, что аварийная тревога вовсе не учебная. Тем более что палуба электростанции все ощутимее наклонялась вперед - к носу - и все сильнее кренилась на левый борт. Крен все усиливался, так что вскоре ходить по станции стало возможным лишь за что-то держась.

Вместе с электриком - старшим матросом Воронковым мы по главному распределителю определяли, какие отсеки обесточены, то есть залиты водой.

За несколько секунд до опрокидывания забежал в электростанцию матрос Лемберг. Он крикнул мне на ухо (грохотали дизеля), что дали команду покинуть корабль, сам хотел остановить дизель, но я не позволил и показал всем ребятам на выход. Успели они добежать лишь до дверей 28-го кубрика, но открыть их не удалось: выход был завален съехавшими рундуками.

В этот момент линкор опрокинулся. Шахту электростанции стало заливать водой, и мы вернулись в генераторную. Дизеля над нашими головами проработали в висячем положении около минуты, мы их остановили. Стало темно. Видно было, как вспыхивали в подступающей воде светлые точки. Вода выжимала из корпуса воздух, и все вокруг выло, будто включили мощную сирену, - аж на уши давило.

Я вспомнил, что как-то во время ремонта через кладовую трюмных заносили водоотливной кингстон диаметром около 400 мм. Предложил поискать, где он установлен. Вскрыли кладовую трюмных, пролезли по воздушным отсекам и нашли фланец кингстона. Спасаться можно было только через его трубу, уходящую за борт, если, конечно, она не была забрана решеткой. Оставалось надеяться на лучшее.

Я вернулся в электростанцию, набрал гаечных ключей, и мы стали отсоединять от кингстона трубопровод, валиковую передачу... Потом я осторожно приоткрыл кингстон, чтобы узнать, под водой мы или нет. Вода не поступала. Значит, мы были выше!

Сняли мы все таки, но кингстон стоял на месте, как приваренный. Не помню, кого из матросов я послал в кладовую трюмных за увесистой железкой - я на нее наткнулся по пути вверх, - но он не смог ее найти, и мне пришлось лезть за ней самому. Притащил. Но прежде чем отбить кингстон, я все же навернул четыре гайки на всякий случай: вдруг хлынет вода? Устроился поудобнее и ударил раз, другой. Не дай бог, польется вода. Но вместо воды посыпались искры. Это прорезали нам автогеном люк. Мне показалось, что режут целую вечность... Потом облили раскаленные края водой и мне предложили выйти первому. Я сумел лишь подтянуться до подбородка, сил больше не стало. Но тут в спину подтолкнули ребята, и я оказался на корпусе... Я посмотрел на отверстие в днище, куда выходил кингстон, вода стояла от него в 3-4 сантиметрах...

Меня спросили, есть ли кто в смежных отсеках. Я рассказал, что отчетливо слышал, как за переборкой сначала пели "Варяга", а потом "Напрасно старушка ждет сына домой...".

Нас отправили в госпиталь, помыли, переодели. На следующий день прибыла Правительственная комиссия: Малышев, Кузнецов, Жуков... В присутствии оставшихся в живых линкоровцев Малышев расспрашивал меня о том, как мы действовали на боевом посту. Я рассказал. Зампредсовмина похлопал меня по плечу и сказал:

"Молодец! Действовал правильно. Достоин правительственной награды".

Потом Малышев дал высокую оценку действиям всего экипажа и сказал, что мы будем пользоваться льготами участников Великой Отечественной войны. Однако на том все и закончилось..."

Мертвые сраму не имут.

Едва ли не в каждом письме звучал 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? Ведь взрыв произошел не по вине "новоросийцев", ведь они стояли до конца, как в бою, ведь Правительственная комиссия высоко оценила подвиг...

На непростой этот вопрос проливает некоторый свет письмо ветерана Военно-Морского Флота киевлянина Александра Ивановича Остапенко: "После высокой оценки действиям экипажа "Новороссийск" Правительственной комиссии адмирал С.Г. Горшков издал по флоту свой приказ, так сказать, для внутриведомственного пользования, в котором обвинял "новоросийцев" 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 "новоросийцам". 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".

"Я плакал сердцем три раза в жизни:

1. В 1953 году на верхней палубе в строю матросов линкора "Новороссийск", когда умер Сталин, но мы глупы были тогда и не знали, кто он есть.
2. Плакал о своих товарищах, когда взорвался мой корабль, а я 10 суток как сошел по демобилизации, и проститься с ними меня в Севастополь не пустили.
3. Третий раз плакал, когда прочитал наконец в газете правду о гибели "Новороссийска".

Слишком долго нас затирали и не верили нам... А если надо денег для памяти мертвых героев, то мы соберем. Бывший старшина 1-й статьи линкора "Новороссийск" Сергей Егорович Бюрков, г. Куйбышев".

"Все это время мы чувствовали себя как бы виновными в чем-то перед сотнями погибших товарищей. И хоть каждый год мы собираемся в Севастополе на братских могилах "новоросийцев", некоторые смотрят на это как на опасное чудачество. А мы до конца дней жизни будем продолжать эти встречи в последнее воскресенье каждого октября. Яков Божков, бывший установщик прицела 7-й батареи 3-го артдивизиона линкора "Новороссийск", г. Донецк".

В последние годы между политическим управлением Краснознаменного Черноморского флота, управлением культуры Севастопольского горисполкома и семьями погибших развернулась оживленная, но, увы, бесплодная переписка насчет увековечивания имен моряков линкора.

"По установившейся практике при захоронении экипажей подводных лодок, кораблей и судов обеспечения Военно-морского флота, погибших в результате аварий и происшествий, не принято устанавливать у памятников мемориальные плиты с их фамилиями, - сообщал в письме заместитель начальника Политического управления Военно-морского флота. - В связи с этим считаем нецелесообразным установку таких плит к мемориалам линкора "Новороссийск" на Братском кладбище и кладбище Коммунаров в городе Севастополе".

А справедлива ли эта "установившаяся практика"? И почему "не принято устанавливать", и кем "не принято", если во всех странах и во все времена это считалось нормой общечеловеческой культуры, первейшим нравственным долгом живых перед теми, кто отдал за них свои жизни?! Вспомните памятник экипажу броненосной лодки "Русалка" в Таллинне или загляните на Морское кладбище в городе Полярный, и вы увидите, что все-таки это принято делать, и увидите, как это надо делать. А вот что думают офицеры-черноморцы насчет такой "установившейся практики".

"Полностью разделяем боль и скорбь людей, судьбы которых непосредственно связаны с трагическими событиями осени 1955 года. Но вместе с тем мы испытываем чувство невыносимого стыда за нашу черствость, казенщину, бюрократизм, оскорбляющие память о погибших моряках, до конца выполнивших свой долг перед Отчизной... Офицеры КЧФ Н. Филимонов, Г. Писарев, Ю. Джус, Е. Вягин, В. Семенов".

"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".

Каким диссонансом этим письмам звучат строки на бланках официальных бумаг:

"Не судите строго архивистов, - пишет в редакцию газеты начальник архива Черноморского флота В. Азаров. - Возможно, запрос из Музея флота был сформулирован слишком прямолинейно, например: "Снимите копию и вышлите в наш адрес список погибших на линкоре "Новороссийск". А ведь его наверняка там нет. Об этом никто своевременно не позаботился, прятали концы в воду".

Однако "концы", как их ни прятали, все же всплыли. 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 "Правде" про "Новороссийск".

"Слава Севастополя" взялась опубликовать этот список в "колонке памяти" - с продолжением во многих номерах. Город помнит... А что же политуправление КЧФ? Не дождавшись ответа на выступление "Правды", я отправился к своим бывшим коллегам. В

беседе со мной первый заместитель начальника ПУ КЧФ контр-адмирал Г. Селиванов занял весьма удобную позицию: мол, мы люди военные, из Москвы прикажут - имена на плитах выьем.

Наш разговор шел в дни работы 19-й партийной конференции, когда с небывалой доселе остротой ставились вопросы перестройки партийной работы, с небывалой болью и страстью говорилось о внимании к людям, и так странно было снова столкнуться с непробиваемой душевной глухотой.

А из этого конверта выпала десятирублевка, уложенная в письмо.

"Новоросийцы", задыхаясь, пели о гордом "Варяге", - пишет Валентина Ивановна Тимошенко из Севастополя. - Они там, в железном гробу, понимали, что погибают на поле сражения. Ведь линкор подорвался на вражеских минах, значит, для них война продолжалась. Они так поняли свою гибель! А живые не поняли. Не поняли все величие их поступка. Как хорошо, что этого погибшие никогда не узнали! Потому что горько было сознавать, как преступно распорядятся их честью и славой самоуверенные чинуши. Это они, равнодушные к людским судьбам, создавшие в стране годы беззакония и попрания всех прав простого человека, спрятали от народа часть его славы и гордости.

Настало время увековечить подвиг "новоросийцев". Предлагаю открыть счет по сбору денег..."

Спасибо Вам, Валентина Ивановна, за добрый почин и первый взнос! И хотя едва ли не в каждом втором письме предлагается открыть банковский счет для сбора пожертвований на плиты "новоросийцам", я думаю, что счет этот открывать не нужно. У города и флота, наверное, найдутся средства - не такие уж большие они нужны, чтобы выбить на мраморе 630 имен. Этот долг памяти и чести должен быть отдан без вдовьих рублей.

В канун Дня Военно-морского флота в редакцию "Правды" пришел официальный ответ из Севастополя: "Военный совет, политическое управление Краснознаменного Черноморского флота всегда считали и считают сейчас, что могилы моряков с линкора "Новоросийск" 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".

К стопам Скорбящего Матроса

Из номера в номер городская газета "Слава Севастополя" публиковала списки погибших "новоросийцев". Кажется, конца не будет этим скорбным строкам. Но вот и последние имена: "...матрос Яровой Иван Иванович, старший матрос Ямполь Николай Степанович, матрос Якунин Алексей Михайлович, матрос Яйльян Сергей Дикранович".

Редакция исполнила свой долг. Но газетные страницы не мраморные плиты.

Сотни наградных листов на матросов, старшин, мичманов, офицеров "Новоросийска", как погибших, так и ныне живущих, остались не подписанными в высших инстанциях Министерства обороны. Сегодня пришло время вернуть долг памяти героическому экипажу. Пришло время вручить задержанные ордена и медали. Пришло время назвать всех, кто стоял до конца, поименно.

Иначе потомки нас действительно не поймут...

Спустя треть века после гибели линкора над морской волной вновь загорелись шлифованные литеры славянской вязи - "Новороссийск". Огромные метровые, - они вполне соразмерны громаде нового, наисовременнейшего корабля - авианесущего крейсера. "Новороссийск"-младший горделиво пронес свое имя через Босфор и Дарданеллы, через проливы Эгейского моря, какими шел когда-то встречным курсом тезка-линкор. Крейсер с самолетами на борту пересек Средиземное море, вышел через Гибралтар, в Атлантику и перешел через Индийский океан в Тихий. Там он и несет сейчас свою ратную службу. С первых же походных миль "Новороссийск"-II снискал себе крепкую добрую славу.

Я следил за жизнью этого корабля по страницам "Красной звезды" и "Морского сборника". Из газетного очерка узнал, что помимо всех прочих достижений на авианесущем крейсере создан замечательный хор. Сразу вспомнились восхищенные рассказы ветеранов о великолепном офицерском хоре на "Новороссийске" пятидесятых годов. Каким чудом передалась эта линкоровская традиция? Ведь на новом "Новороссийске" нет и быть не может никого из тех, кто осваивал старый корабль. Впрочем, если вдуматься, ничего удивительного нет. На хорошем корабле отменно все: и стреляют, и поют, и штормуют... Видимо, экипажи обоих "Новороссийсков" одной закваски, оттого и схожи во всех гранях флотской жизни.

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", "Стерегущего"...

Жаль, что вопреки доброму обычаю имя свое авианосный крейсер "Новороссийск" получил не от линкора-предшественника. Крейсер назвали "Новороссийском", дабы польстить автору "Малой земли" генсеку Леониду Брежневу. И когда "подпольный" совет ветеранов предложил передать имя корабля, как это узаконено флотским ритуалом, в ответ услышали очередной окрик: "Нас не поймут!"

Теперь уже и авианосца такого нет - продан китайцам на металл.

"НОВОРОССИЙСК" НЕ КОНЧИЛ БОЯ

(Постскриптум)

Версии и диверсии

Причины взрыва Правительственная комиссия установить однозначно не смогла. В заключительном акте делалась оговорка, что не исключена и диверсия. Но чья, с какой стороны? Этот воистину проклятый вопрос до сих пор не дает покоя многим исследователям севастопольской катастрофы - и профессионалам, и любителям.

С недоброй руки питерского литератора Игоря Бунича запущена новая воистину сногшибательная - "версия": линкор "Новороссийск" подорвали советские диверсанты по тайному приказу маршала Георгия Жукова. Ему этот взрыв нужен был для того, чтобы таким образом скомпрометировать морского министра адмирала Советского Союза Николая Кузнецова. В заговор против министра был втянут де и сам Хрущев. Но зачем Хрущеву надо было городить подобный огород, чтобы снять весьма лояльного к нему министра, когда он

сумел самого Жукова снять без каких-либо провокаций? Бунич выдавал свою версию за новейшее открытие, всячески высмеивая причастность итальянских спецслужб к трагедии "Новороссийска".

"Анатомия" версии Бунича несколько прояснилась после того, как в Санкт-Петербургском клубе моряков-подводников я познакомился с контр-адмиралом Владимиром Петровичем Ивановым, который в 80-е годы возглавлял контрразведку Ленинградской военно-морской базы. Вот что он рассказал:

- Одно из памятных мне дел - это так называемое "дело коллекционеров". В конце восьмидесятых годов органы военно-морской контрразведки пресекли деятельность сотрудника одной из ленинградских библиотек Игоря Бунича. Получив незаконный доступ в секретную библиотеку Военно-морской академии, Бунич под видом обмена материалами по истории флота отправлял в Италию информацию, имевшую секретный характер. В более суровые времена ему не миновать бы суда, но на дворе стояла оттепель горбачевской перестройки, и Бунич вышел сухим из воды. Несмотря на мое серьезное предупреждение, Бунич нашел новый канал связи с итальянскими спецслужбами - через Прагу, где обосновался резидент итальянской военной разведки. Но и это сошло ему с рук... Что поделаться, наступала "эпоха нового мышления и общечеловеческих ценностей". Позже господин Бунич развернулся как книгоиздатель...

Версию Бунича подхватили досужие любители сенсаций:

"Кто же взорвал линкор "Новороссийск"? - вопрошает

В. Костриченко в своей брошюре "Гибель без тайн". - Это известно и не требует длительных поисков. Непосредственными исполнителями стали советские офицеры - боевые пловцы, специально переведенные с разных флотов СССР на Черное море".

Должно быть, по принципу, чем чудовищнее ложь, тем быстрее в нее поверят, в "версию" Бунича охотно поверил и даже развил ее в своей брошюре "Проклятая тайна" человек, носивший когда-то погоны офицера ВМФ СССР - А. Норченко. "Красивая и завлекательная "итальянская версия" - самая обыкновенная "пустышка", - безапелляционно утверждает автор. Пустышка, потому что ее не подтвердили ветераны итальянских диверсионных сил, с которыми довелось беседовать Норченко в Италии. Хороши бы они были, если бы честно признались российскому туристу - "да, это мы подорвали линкор "Новороссийск", уж вы, господин любезный, не взъщитесь..." Профессионалы из спецслужб никогда публично не подтверждают ни своих побед, ни своих провалов. Итак, версия причастности к гибели "Новороссийска" боевых пловцов из бывшей диверсионной флотилии Боргезе - пустышка.

А что же тогда не "пустышка"? А не пустышка, по Норченко, вот что: "Главком ВМФ Н.Г. Кузнецов с его программой развития флота был тогда "костью в горле" слишком у многих руководителей, начиная с самого Никиты Сергеевича. Этого популярного человека, "сталинского любимца", надо было убрать, ибо на тогдашнем военно-политическом фоне он некоторым просто мешал. И провести его устранение надо было организовано и надежно. Это, как представляется, один из аспектов политических игр того времени "в верхах", где не исключались и такие сильнодействующие аргументы, как подрыв "Новороссийска". Конец цитаты.

Другой исследователь проблем В. Костриченко в своей брошюре "Гибель без тайн" одним абзацем и, заметим, совершенно убедительно, опровергает главную, по Норченко, причину "жуковской провокации": "Говорить о том, что взрыв линкора произведен с целью устранить Главкома ВМФ СССР Н.Г. Кузнецова с его поста просто смешно и наивно. Когда

понадобилось его убрать, то появилось "Постановление СМ СССР №2049-1108 от 8.12.1955 года", и Кузнецов был снят с должности. Министр обороны Жуков просто "выкинул" Кузнецова со службы в грубой и бесцеремонной форме. Разговоры о том, что устранить Кузнецова было не легко и требовался весомый повод в виде взрыва линкора это не понимать сути происходящего. Потребовалось - и сам всесильный, гораздо более могущественный, министр обороны СССР Г.К. Жуков слетел со своего поста и отправился в отставку!" Сделав столь разумное заключение, Костриченко, однако, пошел еще дальше, чем Норченко. Оказывается, подрыв собственного линкора советскому руководству нужен был для того, чтобы иметь повод для нанесения ядерного (!) удара по скоплению в Босфоре американских кораблей, то есть обвинить турецких диверсантов в подрыве "Новороссийска", а потом жажнуть по туркам ядерными бомбами и отобрать заветные проливы. Вот почему, утверждает Костриченко, вопрос "кто же взорвал линкор "Новороссийск"... не требует длительных поисков", так как ему, Костриченко, это досконально известно: "Непосредственными исполнителями стали советские офицеры - боевые пловцы, специально переведенные с разных флотов СССР на Черное море".

Оба автора должны быть весьма признательны Игорю Буничу за подсказанную идею: "Новороссийск" потопили свои".

А фактически линкор подвергся еще одной диверсии - идеологической.

* * *

В 2000 году свершилось то, что должно было произойти сорок четыре года назад: правительственным Указом все моряки из полторатысячного экипажа линкора "Новороссийск" - живые и мертвые - были награждены орденами. Награждены за мужество, проявленное при спасении корабля в роковую ночь 29 октября 1955 года, когда под килем флагмана Черноморского флота рванул мощнейший взрыв.

Немногие ветераны линкора дожили до того дня, когда смогли принять запоздавшие награды. И фамилии на плитах выбиты - все 630. Вроде бы все долги отданы.

Все ли?

Москва - Севастополь.

1988-2001

Автор весьма признателен всем ветеранам линкора "Новороссийск" и членам семей погибших моряков-черноморцев, поделившимся своими воспоминаниями, а также адмиралу флота Н.И. Смирнову и контр-адмиралу-инженеру в отставке

Н.П. Чикеру, контр-адмиралу М.В. Короткову, ныне, увы, покойным; контр-адмиралу Ю.М. Халиулину, художнику-историку Андрею Лубянову, И.Е. Руденко, О.В. Матусевич, редакции газеты "Слава Севастополя", всем лицам и организациям, которые оказали помощь в сборе материалов для этой повести.