



Морская летопись



ЗАГАДКИ

**ЗОЛОТЫХ
КОНВОЕВ**



Владимир Шигин

Annotation

Книга писателя и журналиста, капитана 1-го ранга Владимира Шигина посвящена расследованию обстоятельств гибели кораблей, перевозивших в разное время большие грузы золота. Читатель познакомится с историей легендарного «Черного принца» – британского парусного фрегата, разбившегося о скалы Балаклавской бухты 13 ноября 1854 года, с трагедией 2-й Тихоокеанской эскадры российского флота, потерпевшей 14–15 мая 1905 года страшное поражение в кровавом Цусимском сражении. Автор поведает также о тайне германского крейсера «Магдебург», 25 августа 1914 года выскочившего на мель около острова Оденсхольм и подорванного командой, о «летучих голландцах» Страны Советов, об английском крейсере «Эдинбург», перевозившем в трюме 5,5 тонны советского золота для уплаты ленд-лизских грузов и погибшем 2 мая 1942 года в бою с немецкими кораблями.

- [Владимир Шигин](#)
 -
 - [«Чёрный принц»: легенды и факты](#)
 -
 - [Преддверие беды](#)
 - [Балаклавская катастрофа](#)
 - [Почему произошла трагедия?](#)
 - [Начало золотой лихорадки](#)
 - [Рождение ЭПРОНа](#)
 - [Японский след](#)
 - [Золото для первой пятилетки](#)
 - [Было ли вообще золото на «Принце»?](#)
 - [А был ли найден «Черный принц»?](#)
 - [Закончилась ли история «Черного принца»?](#)
 - [Клады цусимских броненосцев](#)
 -
 - [Золото «Адмирала Нахимова»](#)
 - [Кладоискатели из деревни Марусаки](#)
 - [Второе рождение легенды](#)
 - [Тайны трюмов «Дмитрия Донского»](#)
 - [Так было ли золото?](#)

- [Одиссея мичмана Графа](#)
- [Золотой клад «Варягина»](#)
- [Тайны крейсера «Магдебург»](#)
 -
 - [Первые залпы](#)
 - [Камни Оденсхольма](#)
 - [Андреевский флаг над «Магдебургом»](#)
 - [Золото «Магдебурга»](#)
 - [Главная тайна германского крейсера](#)
 - [Предупрежден – значит вооружен](#)
 - [Черноморская удача](#)
 - [Подарок для Черчилля](#)
 - [Судьбы участников «Магдебургской» эпопеи](#)
- [Тихоокеанская одиссея золота Колчака](#)
 -
 - [Секретные эшелоны адмирала](#)
 - [Шанхайский маршрут](#)
 - [Секретный поход «Командора Беринга»](#)
 - [Злоключения российского золотого запаса](#)
 - [Золото парохода «Олег»](#)
 - [Судьба имперских слитков](#)
 - [Круги на воде](#)
 - [Постфактум](#)
- [«Летучие голландцы» Страны Советов](#)
 -
 - [Самая секретная субмарина](#)
 - [Сенсационное признание адмирала Египко](#)
 - [Кронштадтская загадка](#)
 - [Эти странные испанские субмарины](#)
 - [Таинственный подводник Бурмистров](#)
 - [Одиссея золотых дублонов](#)
 - [Морские диверсанты Сталина](#)
 - [Послесловие](#)
- [Золото «Эдинбурга»](#)
 -
 - [Тайны ленд-лиза](#)
 - [«Эдинбург» выходит в море](#)
 - [Удар из-под воды](#)
 - [Последний бой](#)

- [Конец «Эдинбурга»](#)
 - [Кто виноват?](#)
 - [Страсти по золоту](#)
 - [Первая операция](#)
 - [Вторая операция](#)
 - [Пропавшие слитки](#)
 - [О чем проговорился адмирал Головко](#)
 - [Загадка парохода «Киев»](#)
 - [Золото для нелегалов](#)
 - [Еще одно затонувшее ленд-лизское золото](#)
 - [Послесловие](#)
 - [Иллюстрации](#)
-

Владимир Шигин

Загадки золотых конвоев

© Шигин В. В., 2009

© ООО «Издательство «Вече», 2009

«Чёрный принц»: легенды и факты

*Водолазы ищут клады.
Только кладов мне не надо.
Я за то, чтоб в синем море
Не тонули корабли.*

Из популярной песни

История легендарного «Черного принца» вот уже полтора столетия волнует умы людей. О «Черном принце» писали в свое время А. И. Куприн и С. Н. Сергеев-Ценский, М. М. Зощенко, Е. В. Тарле и Т. И. Бобрицкий. О «Черном принце» снято множество фильмов, к месту его гибели организовывались многие десятки, а то и сотни экспедиций. И сегодня тайна «Черного принца» – одна из самых интересных и волнующих загадок нашего прошлого.

Преддверие беды

В самом разгаре была печально известная Крымская война 1853–1856 годов. Англо-французские войска, высадившись в Крыму, попытались было взять Севастополь. Однако, потерпев полную неудачу в первом штурме, союзники вынуждены были приступить к осаде города. Осадная армия нуждалась в постоянном пополнении припасов, а потому к крымским берегам почти из всех стран Европы непрерывным потоком шли груженные транспорты. Главной базой английской армии в Крыму стала Балаклава.

Балаклавская бухта, глубокая и прекрасно защищенная, была почти идеальной стоянкой для флота. При длине около 1 версты и 100 саженей и ширине около 100 или 150 саженей Балаклавская бухта имела глубину от 4 до 18 саженей, и наиболее глубоко сидящие суда того времени свободно могли стоять в ней. Бухта тянулась с севера на юг и у выхода делала крутой поворот к западу; потом еще более резко поворачивала в другую сторону, к юго-востоку, огибая обрывистую скалу с остатками генуэзской цитадели, и выходила в открытое море. Скала с генуэзским замком защищала бухту с юга от морских волн, но в то же время делала вход в нее трудным, а в бурю – просто невозможным. Обогнуть при сильном ветре и крупной волне скалу (и для этого делать на небольшом пространстве крутые повороты) было для парусных кораблей и больших пароходов почти неосуществимым маневром.

На несколько верст в обе стороны от выхода из гавани тянулся скалистый берег высотой от 50 до 200 саженей, отвесной стеной обрывавшийся к югу, в открытое море. Глубина здесь была велика и уже на небольшом расстоянии от берега достигала 30–40 саженей.

Этот внешний рейд Балаклавы был пригоден как якорная стоянка только в тихую погоду или при северном ветре, от которого защищал высокий берег. Но при ветре с открытого моря, то есть юго-восточном, южном или юго-западном, волны катились без всякого препятствия до самых береговых скал, острыми ребрами поднимавшихся из глубины. Застигнутый южным ветром на внешнем Балаклавском рейде, корабль должен был поспешно уходить в открытое море, а если время было упущено и волны и ветер уже не позволяли удалиться, то вся надежда была на якорь и крепость якорного каната. Однако грунт морского дна перед Балаклавой плохо удерживал корабельные якоря.

Такова была английская база. Здесь англичане высаживали войска и

выгружали боевые и всякие другие припасы для армии, устраивали склады и отсюда впоследствии выстроили рельсовый путь к своим позициям под Севастополем. В бухте всегда находилось несколько десятков кораблей.

С началом войны английское правительство зафрахтовало для перевозки войск и амуниции в Крым более 200 торговых судов, принадлежавших частным компаниям, которые и осуществляли большую часть перевозок.

В конце сентября 1854 года в Крым был отправлен английский пароход «Принц» (в ряде источников его именуют несколько иначе – «Принц-регент»). «Принц» вез зимнюю одежду для британской армии, различные припасы и некое количество золота.

Британская газета «Иллюстрейтед Лондон Ньюс» писала 16 декабря 1854 года: «Среди грузов, принятых “Принцем”, находились вещи: 36 тысяч 700 пар шерстяных носков, 53 тысячи шерстяных рубах, 2500 постовых тулупов, 16 тысяч простыней, 3750 одеял. Кроме того, еще можно назвать число спальных мешков – 150 тысяч штук, шерстяных рубашек – 100 тысяч, фланелевых кальсон – 90 тысяч пар, около 40 тысяч одеял и 40 тысяч непромокаемых шапок, 40 тысяч меховых пальто и 120 тысяч пар сапог».

От десятков других британских судов, обслуживавших воевавшую в Крыму армию, «Принц» отличался тем, что был на то время совершенно новым трехмачтовым винтовым пароходом водоизмещением более 3000 тонн (тогда это было очень много). Кроме того, «Принц» имел стальной корпус и довольно мощную паровую машину. Столь совершенный пароход решено было задействовать для перевозок особо ценных грузов. Плавание к берегам Крыма осенью 1854 года было для «Принца» первым серьезным испытанием. От Англии до Константинополя «Принц» дошел вполне благополучно. Спокойно пересек он и слегка штормившее осеннее Черное море.

Из официальной хроники:

«“Принц” был винтовой пароход в 2700 тонн, только что построенный и принадлежавший частной компании. Английское правительство зафрахтовало и послало его первым рейсом в Балтийское море с десантным отрядом французских войск. Выполнив поручение, “Принц” вернулся в Англию, где принял разнообразные грузы для крымской армии. В это время правительство приобрело его и сменило на нем весь личный состав. Затем “Принц” отплыл из Англии и прибыл в Константинополь. Начальник константинопольских английских госпиталей стал требовать выгрузки адресованных ему медикаментов, но требование осталось без исполнения:

никто из нового командного состава не знал точно, в каком месте трюмов находятся медикаменты, а розыски их требовали продолжительного времени – пришлось бы выгружать тяжелые артиллерийские припасы, лежавшие над ними. Между тем была настоятельная необходимость как можно скорее доставить в Крым шесть рот 46-го полка, которые находились на борту “Принца”. Поэтому “Принц” снялся из Константинополя и, прибыв в Крым, высадил их в Камышевой бухте. Эти роты в тот же вечер, несмотря на утомление, полное незнакомство с местностью и обстановкой осады и совершенную неопытность в несении боевой службы, были отведены и поставлены на передовых позициях».

27 октября 1854 года российская армия в Крыму перешла в наступление. Произошло знаменитое Балаклавское сражение, в котором англичане потерпели сокрушительное поражение. Русская кавалерия дошла до деревни Кады-киоя, расположенной верстах в двух от Балаклавы. Англичанам лишь с трудом, при поддержке французов удалось остановить русское наступление.

Английское командование было встревожено нападением, ожидало нового и не исключало вынужденной и поспешной эвакуации Балаклавы. Неуверенность англичан в прочности владения городом была столь велика, что давала иногда место для преждевременных распоряжений об эвакуации. Так, в ночь на 10 ноября английский адмирал послал адъютанта объехать все суда, стоявшие в бухте, с приказом приготовиться к немедленному выходу в море, так как, по полученным сведениям, русские стали наступать и, возможно, займут город.

Находясь в таком тревожном состоянии, английское командование старалось уменьшить количество кораблей, стоявших в Балаклавской бухте. Вновь прибывающие с моря суда могли входить в нее только с разрешения командира порта, а не получая его, становились на якорь в открытом море, у отвесных скал балаклавского побережья.

В первых числах ноября перед входом в бухту собралось более 20 кораблей и пароходов.

Утром 8 ноября «Принц» подошел к Балаклаве, конечной точке своего плавания. Здесь ему предстояло разгрузиться. Однако в небольшую Балаклавскую бухту, которая к тому времени была уже давно переполнена разгружавшимися судами, «Принца» не пустили. Как и многие другие подходящие суда, он должен был ждать своей очереди под разгрузку на внешнем рейде. Ситуация самая обыкновенная.

Капитан «Принца» решил ждать своей очереди неподалеку от входа и отдал якорь на траверзе бухты.

Однако здесь «Принцу» серьезно не повезло. При отдаче основного станового якоря – дагликса что-то произошло с якорным канатом, и якорь стремительно ушел на дно. Немедленно отдали второй якорь, но с ним произошло то же самое. Второй якорь – плехт тоже навсегда ушел в воду. Ситуация достаточно странная. Объяснить потерю одного якоря нерасторопностью боцмана и баковой команды еще можно. Но потерю сразу двух якорей объяснить только лишь ошибкой команды уже трудно.

Вероятно, «Принцу» просто-напросто достались старые, плесневелые канаты, которые не выдержали нагрузки. С началом войны из адмиралтейских складов, как обычно, выгребали все, что было можно. Адмиралтейство отправляло эскадру за эскадрой на Черное море, на Балтику, на Дальний Восток, в Белое море. Лучшее, как обычно, забирали на боевые корабли, а вспомогательным судам приходилось довольствоваться тем, что оставалось.

Возможно, на «Принце» вместо якорных канатов была применена якорная цепь (именно в это время начинается их внедрение в британском флоте). Цепь могла иметь не слишком удачную конструкцию стопоров якорной цепи. Спешка, вызванная военной необходимостью, могла не дать возможности провести всесторонние испытания стопорного устройства, за что и пришлось расплачиваться. Можно предположить, что некачественными (имевшими внутренние раковины) были и звенья якорных цепей. В первые десятилетия применения якорных цепей именно это и было самым типичным их недостатком.

Как бы то ни было, но в течение пяти минут пароход потерял оба своих становых якоря на глубине примерно 35 саженей. Любопытно, что в английской книге «Последняя кампания», изданной в 1857 году, говорится о потере «Принцем» сразу двух якорей и подчеркивается, что «это очень обыкновенная вещь на вновь построенных кораблях, поспешно приготовленных для выхода в море». Таким образом, дается вывод не об ошибках команды, а о некачественном корабельном оборудовании.

Из официальной хроники:

«8 ноября утром “Принц” прибыл к Балаклаве и остановился на внешнем рейде, то есть в открытом море, на глубине не менее 35 саженей. Он бросил один якорь. Якорный канат побежал по клюзу (отверстие в борту), и команда с удивлением и тревогой увидела, что конец его мелькнул в воздухе и исчез под водой. Один якорь вместе с канатом был потерян. Тогда, не удостоверившись, исправлен ли второй якорь и в порядке ли его канат, бросили его; но и этот канат не удержался и вместе с якорем исчез за бортом. “Принц” остался без якорей.

В английской прессе того времени обсуждался вопрос о причине потери “Принцем” обоих якорей. Газетой “Морнин Гералд” было указано, что на “Принце”, как это часто бывает на вновь построенных судах, спешно отправляемых в море, якорные канаты были лишь уложены на место, но концы их оставлены незакрепленными, с тем чтобы прикрепить их в более свободное время, но в суматохе последних приготовлений про канаты забыли и оставили их совсем не закрепленными. Моряки, дававшие по этому поводу показания следственной комиссии, высказывали различные предположения, сводившиеся, в общем, к тому, что канаты не были закреплены надлежащим образом».

На борту «Принца» оставалось еще несколько небольших вспомогательных якорей, но полагаться на них было нельзя. Чтобы не оставаться близ балаклавских скал, капитан «Принца» Гудель вполне разумно решил отойти мористее. Не желая дрейфовать (что было вблизи скал весьма опасно), он договорился с капитаном ост-индийского почтового судна «Язон» о том, чтобы ошвартоваться к его корме. Якоря «Язона» хорошо держали грунт, и «Принц» мог дожидаться своей очереди под разгрузку.

Впоследствии (1860) об этом писал английский историк Вудз в своей книге «Последняя кампания».

Из официальной хроники:

«Потеряв оба якоря, “Принц” привязался к корме стоявшего поблизости корабля “Язон” и простоял там ночь, а 9 ноября утром бросил свой запасной якорь. Затем было послано в Балаклаву начальнику порта сообщение, что “Принц”, лишившись двух главных якорей, стоит на одном, малом, с ненадежным канатом и что необходимо впустить его в гавань и прислать для ввода буксирное судно.

Но начальник порта, капитан Декре, отказал под предлогом тесноты в бухте; когда же ему указали, что места было вполне достаточно, он ответил, что нет свободных буксирных судов. После такого ответа “Принц” остался у Балаклавы только потому, что на нем находилось теплое платье, крайне необходимое для армии, и комиссариат (учреждение, ведавшее снабжением) требовал выгрузить его как можно скорее. Вместе с тем капитан надеялся на паровую машину, которая позволила бы “Принцу” уйти от берега в случае бури.

Начиная с 8 ноября состояние погоды на всем пространстве Мраморного и Черного морей и по прилегающим берегам было бурное, переменчивое. То появлялось солнце и светило с силой, не обычной, по мнению англичан, для того времени года, то поднимались с моря тучи и

затягивали все небо, чтобы через несколько часов снова дать место солнцу. Иногда ветер переходил в бурю, срывавшую палатки в лагерях на плоскогорье и опасную для судов, стоявших у Балаклавы и Качи.

10 ноября военные власти обратились с запросом к начальнику порта о том, когда «Принц» будет введен в гавань и груз его, действительно нужный для армии, будет снят на берег. Они услышали в ответ, что «Принца» введут в гавань, когда ослабеет ветер, дувший с большой силой прямо в бухту и поднявший значительное волнение.

В этот день было еще возможно войти в гавань, и два парусных транспорта, пришедшие к Балаклаве с сухарями для армии, вошли в бухту и стали разгружаться, не спрашивая разрешения начальника порта, хотя тот и требовал немедленного их удаления.

11 ноября начальнику порта снова было указано на необходимость ввести «Принца» в бухту, но он ответил, что это станет возможным лишь по уходе из гавани одного из кораблей. Возражение было неосновательно, так как в тот день в бухте стояло не более 30 кораблей, а она могла вместить 200».

Однако очередь судов на вход в Балаклаву была очень велика, а стоять у борта «Язона» «Принц» мог только при спокойной погоде. Волнение моря меж тем постепенно усиливалось. Учитывая это обстоятельство, капитан Гудель в сопровождении лейтенанта Хитченсона отправился шлюпкой к начальнику порта капитану Декре. Сообщил, что «Принц» потерял свои становые якоря, и попросил разрешения на этом основании войти в гавань вне очереди.

Однако капитан порта ему отказал, сославшись на то, что гавань забита судами и для стоянки «Принца» нет места.

Тогда (как сообщает британское издание «Последняя кампания») капитан Гудель якобы указал Декре на место, где он мог бы поставить свой пароход. Однако капитан порта вновь категорически отказался от этого. Он заявил настырному Гуделю, что свыше 30 судов дожидаются своей очереди на вход в бухту, но при этом пообещал непременно дать «Принцу» новый якорь, сказав, что пока пароход должен оставаться в море.

10 ноября к начальнику порта прибыл генерал-квартирмейстер армии и приказал срочно начать разгрузку «Принца»: прибывший груз был крайне необходим.

На это капитан Декре ответил, что разгрузка «Принца» сейчас невозможна из-за сильного волнения, но в ближайшие дни он пустит «Принц» в бухту.

11 ноября капитан «Принца» Гудель снова явился к начальнику порта

и снова стал настойчиво просить войти в гавань: рискованно было оставаться в море, имея лишь вспомогательные якоря.

Декре отреагировал на это весьма резко, сказав, что Гуделя ожидает судьба капитана «Резолюта» Левиса, который только вчера был арестован за слишком настойчивое требование вне очереди войти в бухту. Кроме того, Гуделю было объявлено, что «Принц» останется в море до тех пор, пока не выйдет из бухты пароход «Виктория», на место которого к причальной стенке «Принц» затем и станет.

Эти слова капитана Декре оказались поистине пророческими и в скором времени полностью подтвердились самым неожиданным образом. Дело в том, что пароход «Виктория» из Балаклавской бухты так и не вышел. Во время последовавшего вскоре шторма он затонул прямо в бухте, столкнувшись с «Эвоном». Что касается «Принца», то он также остался в море навсегда. Однако не будем забегать вперед.

В полдень 11 ноября погода резко изменилась. Подул свежий зюйд-вест, небо покрылось низкими тучами, и на море поднялось сильное волнение.

Балаклавская катастрофа

К утру 12 ноября ветер и волнение еще более усилились. Все стоявшие на внешнем рейде суда вынуждены были отдать по два станových якоря и вытравить свыше 100 саженой каната. Так как «Принц» имел лишь ненадежные вспомогательные якоря, то капитан Гудель поднял пары, вполне разумно решив удерживать свое место машиной.

Из официальной хроники:

«В ночь на 12 ноября ветер достиг силы бури. Команды стоявших на внешнем рейде судов пережили тревожное время и говорили, что им не придется уже плыть домой. 12 ноября утром многие из капитанов приехали к начальнику порта, требуя разрешения войти в бухту и снимая с себя ответственность за последствия дальнейшего пребывания на внешнем рейде. Начальник порта не дал согласия, заявив, что не имеет права впустить их в гавань.

12 ноября в море у Балаклавы стояли четыре военных корабля и значительное количество транспортов. Они вынуждены были бросить вторые якоря, так как весь день дул южный ветер значительной силы и развел крупную волну. Лучший и наиболее ценный среди них, “Принц”, стоял на единственном сохранившемся якорю, но поднял пары, и машина его была готова к работе.

В этот день адмирал Лайенс, стоявший вне бухты на корабле “Агамемнон”, снялся с якоря и ушел на соединение с флотом у Качи, причем рекомендовал и остальным судам уходить. Но парусники уже не могли двигаться в море против ветра и громадных волн, а пароходы не обладали достаточно сильными машинами, чтобы отбуксировать их.

13 ноября ветер не уменьшался. Показания барометра стремительно падали, а это значило, что следует ожидать серьезного шторма. На находившихся на внешнем рейде судах стали готовиться к неизбежному. Как писала британская “Таймс”, над лагерем осаждавших 13 ноября разразилась буря. Она началась около семи часов утра. Ей предшествовали дождь и шквал. Около десяти часов положение было безнадежное».

Несколько капитанов, предвидя жестокий шторм, ушли в открытое море, чтобы не быть вблизи скал Балаклавской бухты.

Из официальной хроники:

«13 ноября погода несколько успокоилась, но небо было покрыто густыми тучами и шел непрерывный дождь. Хотя барометр и падал, но

ничто не предвещало резкого ухудшения погоды по сравнению с предыдущими днями. Ночью ветер дул с юго-запада, был теплый для того времени года и постепенно слабел, но около рассвета 14 ноября задул опять с бешенством и усиливался, пока не обратился в ураган невидимой и неслыханной на Черном море силы. В лагерях, на высотах, его почувствовали часа на два раньше, чем в Балаклаве. Около шести часов спавшие люди были разбужены порывами ветра, который стал выворачивать из земли деревянные колья палаток, рвать полотнища, ломать шесты. Вскоре не осталось ни одной целой палатки.

Лагерь покрылся полуодетыми людьми, которые под проливным дождем, в грязи гонялись за летящей по ветру одеждой или пытались удержать опрокинутые палатки, наваливая на них камни. Лошади срывались с коновязей и скакали по разным направлениям, ища убежища. Ревущий ветер опрокидывал и ломал нагруженные повозки, сбивал с ног и калечил людей. Сложенные на складах бочки рома катились по лагерю, подпрыгивая на камнях. Пятипудовые кипы прессованного сена крутились по земле, катясь по ветру к Севастополю. Большое стадо баранов бросилось в ту же сторону и почти целиком погибло. Наконец не выдержали госпитальные палатки, и несчастные больные и раненые, полуголые, оказались в грязи под проливным дождем и резким ветром. Во французском лагере большое деревянное госпитальное здание было разрушено, и доски летали по воздуху, как сухие листья. Еще тяжелее было положение тех, кто был в окопах, так как последние быстро наполнились водой.

Около 12 часов ветер уклонился к западу и стал холоднее. Дождь сменился изморозью, а потом снежной бурей, которая вскоре придала всему окружающему зимний вид. Полузамерзшие и голодные солдаты и офицеры не имели даже возможности развести огонь.

Приведенное описание взято из письма корреспондента лондонской газеты “Морнин Геральд”, прибывшего в Крым через несколько часов после бури. День 14 ноября был как бы предсказанием надвигающейся жестокой зимы, которую предстояло вынести осаждающим. Но в самой Балаклаве дело обстояло во много раз хуже, чем в лагере. Утром 14 ноября здесь, на внешнем рейде, находились 4 военных парохода, 4 паровых транспорта, в том числе “Принц”, 10 парусных транспортов и 4 частных парусника, всего 22 судна. В гавани стояли около 30 разных кораблей».

Наконец на рассвете 14 ноября показания барометра упали с такой невиданной быстротой, что это многих привело в замешательство.

В семь часов утра хлынул сильнейший дождь, ударила молния, и юго-

восточный ветер с неслыханной силой пронесся над Балаклавой.

Этот порыв ветра сорвал крыши со многих домов и опрокинул почти все лагерные палатки.

Когда задул ураганный ветер, командующий союзным флотом адмирал Лайонс приказал всем линейным кораблям выйти в открытое море.

Ветер усиливался, пока наконец не превратился в ураган огромной силы. Пенящиеся валы вздымались до неба. Несколько небольших судов разбило о скалы. Многие имели повреждения, но пока держались.

К девяти часам утра неожиданно наступило затишье. Ветер почти прекратился. Волнение на море тоже вроде бы стало немного ослабевать. Всем казалось, что все худшее позади. Увы, они жестоко ошибались!

Внезапно в начале десятого слабый зюйдовый ветер перешел в остовый. И опять, как и в первый раз, стал резко усиливаться, пока не превратился в жесточайший шторм. «Был такой ураган, какого никогда не видели в Англии», – сообщил очевидец катастрофы.

Внезапно вся масса кораблей, загнанная ветром к северу, неудержимо понеслась к скалам. При этом ветер и волны были такой неслыханной силы, что ни о каком сопротивлении не могло быть и речи. Это был самый настоящий форс-мажор, когда ни опыт капитанов, ни доблесть матросов ничего не могли изменить. Оставалось молиться и надеяться на чудо. Но чуда не произошло.

Вскоре около 30 судов разных конструкций – от небольших каботажных парусных бригов до огромных и мощных транспортов – были на краю гибели. Скорость ветра к этому времени достигала более 72 миль в час. По свидетельству очевидцев, люди на штормующих судах передвигались по палубе только ползком. Всех, кто пытался встать в рост, сразу же сметало за борт ужасающими порывами ветра. Спасать их даже не пытались...

Из официальной хроники:

«Все утро 14 ноября на Балаклавском рейде дул сильный южный ветер, принявший в 7.30 часов утра угрожающие размеры. Парусные корабли уже не могли уйти в море. Видя, что погода ухудшается, капитан парохода “Лондон” приказал обрубить якоря и пошел в открытое море, медленно двигаясь против ветра. Проходя мимо “Принца”, он сигналом сообщил, что погода вскоре еще ухудшится, и советовал уйти в море, но этот совет не был исполнен “Принцем”.

В 9 часов буря достигла силы, которой ничто не могло противостоять. Волны, ударяясь об утесы берега, взмывали на половину их высоты, и водная пыль, перелетая через утесы, густым дождем падала на Балаклаву.

Низкие тучи закрывали дневной свет; брызги, дождь и град позволяли видеть лишь на близком расстоянии. Изредка прорывались лучи солнца, и тогда можно было заметить гибнущие на внешнем рейде корабли. Первым сорвался с якорей один из лучших парусников английского флота “Рипван-Уинкль”. Через минуту громадный вал поднял его на вершину и боком ударил о скалы. По словам очевидцев, удар напоминал взрыв, и корабль сразу разбился вдребезги. Вся команда погибла. Через 10 минут с якорей сорвались еще два парусника и погибли таким же образом. Двоим или троим людям из их команды удалось удержаться на камнях. Их вытащили канатами на вершину берега. Все корабли более или менее быстро дрейфовали к скалам. Скоро сорвался с якорей и был разбит о берег четвертый парусный транспорт. После этого на несколько минут наступило успокоение, туман поредел, и по вершинам скал можно было видеть толпы людей, смотревших на происходившее внизу разрушение.

Появлялась надежда, что буря идет к концу, но она не оправдалась. Ветер возобновился с такой силой, что у находящихся на берегу людей осталось, по выражению очевидца, одно только чувство – инстинкт самосохранения.

Пятый корабль сорвался с якорей и разбился о берег».

Ситуация осложнялась и тем, что нигде поблизости не было пологого берега, только отвесные скалы окружали внешний рейд. Поэтому даже в самой критической ситуации выбраться было некуда. А это означало одно – смерть. Первым погиб транспорт «Прогресс», за ним – французский «Резолют» с грузом пороха...

Самые отчаянные пытались проскочить в узкое горло бухты, с тем чтобы избежать скал. Увы, почти никому из них не удалось этого сделать.

Пароход «Эвон», игнорируя приказание коменданта Балаклавского гарнизона Кристи, снялся с якоря и начал прорываться в бухту. При этом он столкнулся с транспортом «Виктория», сорвав его с якорей («Виктория» затем ударилась о скалу и погибла). Неутомимый «Эвон» врезался в транспорт «Кенилберт», который также впоследствии затонул. «Эвон» все-таки проник в Балаклавскую бухту, и ему удалось спастись.

Газета «Таймс»: «Сквозь сероватый туман видны были вдали на пушечный выстрел тени четырех больших винтовых кораблей, извергающих столбы дыма и тяжело качающихся на волнах. Ближе, при входе в бухту, целая эскадра паровых фрегатов с пылающими печками качалась и ныряла в беспорядке посреди множества других малых кораблей. Один парусный фрегат, сорванный с якорей, бросился в середину двух больших пароходов. Машины их были бессильны против ярости

урагана. Эти три корабля заградили вход в гавань. Порвись хоть один швартов, все три погрузились бы в воду в бухте с отвесными берегами, и не спасся бы ни один человек».

Более трех десятков судов один за другим разбивались о скалы. Берег был усеян корабельными останками и изувеченными трупами. Последних было так много, что они лежали в несколько слоев. Это была огромная по своим ужасающим масштабам трагедия во всей истории мореплавания.

Одна из английских газет того времени, сообщая о гибели флота в Балаклаве, уклончиво писала: «Агенты адмиралтейства нуждались в благоразумии и в познаниях». По-видимому, эти слова следует понимать в том смысле, что английское командование допустило непростительную ошибку, приказывая приходящим судам находиться близ балаклавских скал. Впрочем, вероятно, во время войны при необходимости бесперебойного снабжения сражающейся армии иного выхода у британских адмиралов не было.

Менее чем за час погибли 30 груженных припасами судов со своими командами. Среди них и «Принц». Гибель этого новейшего парохода была ужасной.

Сегодня можно уже достаточно точно восстановить картину трагедии «Принца». Несмотря на то что пароход своевременно поднял пары, он начал дрейфовать к берегу одним из первых. Отданные от отчаяния небольшие вспомогательные якоря удержать его при таком сильном напоре ветра и волн, разумеется, не могли. Одним из первых «Принц» стал приближаться к скалам. Чтобы хоть как-то снизить парусность судна, команда принялась рубить мачты.

Видя, что это мало помогает, капитан Гудель решился на последнее – идти на прорыв в бухту. Опытный Гудель не мог не понимать, что шансов на успех почти нет. Но что ему еще оставалось делать?

К чести Гуделя, он сумел правильно рассчитать свой маневр. Капитан умудрился развернуть пароход так, что штормовые волны сами понесли его прямо в бухту. Казалось, спасение рядом. Но именно в этот решающий момент на «Принце» упала срубленная бизань-мачта, и ее обломки повисли за кормой. Через несколько мгновений остановился запутавшийся в свисающем такелаже винт. Это был конец.

Ураган с невероятной быстротой швырнул беспомощный пароход на скалы, и после трех сокрушительных ударов о каменные клыки «Принц» затонул.

Первый удар, по рассказам очевидцев, был сравнительно слабый. «Принц» ударился кормой и был отброшен от скал. Появилась робкая

надежда, что судно продержится еще какое-то время. Но гигантская волна подняла его на вершину и со всего маху бросила на отвесные камни. После этого сильнейшего удара находившиеся на берегу люди с ужасом увидели вместо парохода некое месиво из железа и дерева. Третьей волне осталось лишь добить истерзанный остов. Развалившиеся на части останки «Принца» скрылись в тучах брызг и пены. С пароходом было покончено в течение нескольких минут.

В английской печати в свое время промелькнуло сообщение, что матросы с «Принца» спаслись, привязав себя к спасательным ракетам. Водонепроницаемые и полые ракетные гильзы помогли матросам продержаться на плаву, пока их не выбросило на берег.

Примерно к 10 часам утра все было кончено – разбитый «Принц» со своим золотом и другим ценным грузом был на дне.

Из описания гибели «Принца» в официальном печатном органе российского флота, журнале «Морской сборник» (№ 2 за 1855 год):

«“Принц”, великолепный новый винтовой пароход, в первое же свое путешествие разделил участь несчастных своих товарищей. Дрейфуемый на скалы, он подобно “Кенилвоурзу” разбился в куски. В то время как буря с полной яростью разразилась над ним, он стоял на якорях на глубине двадцать пять сажен. Капитан Гудель и агент адмиралтейства капитан Байтон приняли самые энергичные меры для спасения парохода, и, по общему их согласию, все мачты парохода были срублены. К несчастью, при исполнении этой работы такелаж бизань-мачты попал в круг действия винта и в нем запутался. От этого пар переменил свое действие, движение машин сделалось неправильным, и корабль потерял свою паровую силу. Прошло немного времени после этого несчастья, как цепь левого якоря порвалась. А правый якорь, не имея сил удержать корабль на месте, начал тащиться по грунту, и пароход быстро дрейфовал к скалистому берегу. Очевидно, что в это время судьба несчастного корабля была уже решена. Капитан Гудель и капитан Байтон, сняв с себя тяжелую одежду, объявили собравшемуся экипажу, что с их стороны ничего не было упущено для спасения корабля и что теперь каждый должен заботиться только о своей личной безопасности. В четверть десятого часа утра пароход разбился. В это время море было столь бурно, что через пятнадцать минут после первого удара в скалу никаких следов от парохода не было уже видно. Из 150 человек, бывших на корабле, спаслись только мичман Котгрев и шесть матросов».

После этого ураган свирепствовал над Черным морем еще несколько часов. И хотя в полдень ветер переменился, шторм не затихал. Стало

холодно. Пошел мокрый снег. Началась снежная буря, которая продолжалась до вечера.

Паровой фрегат «Ретрибьюшен», бросив три якоря, полным ходом шел в море. Буря заставляла его дрейфовать к берегу по полмили в час. Стремясь облегчить корабль, команда выбрасывала за борт ядра, уголь и пушки. Одна из тяжелых пушек преждевременно была сорвана сильным размахом фрегата с места и каталась по палубе, калеча людей, пока ее не удалось остановить.

Капитан парохода «Эвон», сознавая неминуемость гибели, решился на отчаянный шаг. Пользуясь тем, что его судно стояло против входа в бухту, он обрубил якоря и направил его туда. Несмотря на полный задний ход, данный 800-сильной машине, буря погнала пароход со скоростью 10 узлов в гавань. «Эвону» удалось благополучно проскользнуть через извилистый вход, но стоявшим в гавани судам он причинил большой вред.

Давая впоследствии парламентской следственной комиссии показания, капитан «Эвона» сказал, что уже почти считал свой пароход погибшим, однако вошел в гавань в самый разгар урагана. На вопрос, как ему удалось это сделать, он сказал лишь: «Не знаю».

Из-за отсутствия прочных столбов для причаливания корабли срывались с мест стоянки и дрейфовали к концу бухты, где садились на мель. При этом они сталкивались, наваливались один на другой, ломали борта, мачты, бугшприты. Некоторые кренились так, что концы рей касались воды, на других верхушки мачт ломались, как тростник.

Английский историк Нолен сообщает факт, кажущийся невероятным: ветер выбрасывал шлюпки из воды на сушу на расстояние нескольких саженей от берега. В самом городе некоторые дома были почти разрушены, со многих домов сорвало крыши. Сорокалетние деревья у бухты вырывало из земли с корнем.

Флот, находившийся у Качи в Евпатории и в Камышевой бухте, пострадал от бури не меньше.

Направление бури несколько раз менялось. С утра ветер дул с юга; около 10 часов резко переменялся на западный, а после 12 часов стал дуть с юго-востока, принося снег и град.

Английские источники сообщают, что в Камышевой бухте были выброшены на берег почти все транспорты, но человеческих жертв было немного благодаря прекрасной организации и порядку. К вечеру 14 ноября буря стала утихать.

Корреспондент газеты «Морнин Гералд», приехавший из Константинополя через несколько часов после прекращения бури, писал,

что весь берег от Бельбека до Балаклавы был покрыт обломками кораблей, остатками грузов, порванными снастями, тюками сена, одним словом, остатками и обломками всего, что было необходимо для большой армии и флота в течение продолжительного времени. Часть имущества с погибших кораблей была спасена; остальное было сожжено, чтобы не досталось русским.

Но самый страшный вид был в Балаклаве. На внешнем рейде на крупных волнах носились обломки кораблей и сотни трупов, а самая гавань была завалена обломками ящиков, повозок и кипами прессованного сена.

На внешнем рейде Балаклавы погибли восемь парусных кораблей и один пароход. Из их команд спасены 28 человек. Получили тяжелые повреждения три парохода и шесть парусных кораблей. Всего во время бури 14 ноября у крымского побережья погибли 20 судов и более 40 получили тяжелые повреждения. Англичане потеряли в этот день 1000 человек и на 15 миллионов рублей грузов.

Почему произошла трагедия?

Утром следующего дня море было поразительно спокойно. Ветра не было и в помине. Сияло солнце. Ничто уже не напоминало о трагедии, которая произошла здесь накануне.

...На Балаклавском рейде в тот страшный для союзников день погибли: американские транспорты: «Прогресс», «Вэндерер», «Кенилбэрт», английские пароходы «Принц», «Резолют», «Рирван», «Вэлдуэв», «Пэнола», «Виктория», «Вентворз» и «Мальта». Только лишь чудом в этот день удалось спастись транспорту «Вулкан», на котором в то время находились русские военнопленные.

Из сообщений английской печати: «...Другое судно набежало на разбитый остов генуэзского корабля, затонувшего за неделю перед тем с полным грузом военных припасов, и стало носом к ветру... Опасная скала была буквально покрыта размоченными сухарями и мукою, превратившиеся в тесто. Третье, четвертое суда покрывали берег разбитыми своими членами. Пятое, брошенное на глубину бухты, представляло самое печальное зрелище...»

В этот трагический для Англии день в устье реки Качи затонули крупные транспорты «Ганг», «Бодвэл», «Турен», «Лорд Раглан», «Пиренеи», «Родсли», «Вил-де-Пари» и еще несколько более мелких транспортов союзников. Бедные «Пиренеи» были протаранены пароходом «Сампсон». Пароход потерял все мачты, но сумел отойти подальше в море на машине. «Пиренеям» повезло меньше. «Сампсон» при столкновении сломал транспорту руль, после чего тот был уже обречен. Рядом с останками «Пиренеев» выбросило на берег остов корабля «Лорд Раглан». Поодаль один за другим навсегда исчезли в волнах сразу восемь французских бригов с людьми и лошадьми. Оставшихся в живых подбирали на берегу русские солдаты – обогревали, оказывали первую помощь. При этом обращались не как с пленными, а как с попавшими в кораблекрушение.

Союзники же вели себя по отношению друг к другу совершенно иначе. К примеру, на транспорте «Кюллоден» французская команда бросила пассажиров-турок на произвол судьбы и сбежала на шлюпках. Турки вопили так, что русские слышали их на берегу. Спасать несчастных вызвался войсковой старшина Селиванов, а с ним 30 охотников-донцов. Казаки добрались шлюпкой до тонущего судна, над которым уже подняли

белый флаг, и спасли турок.

В Карантинной бухте нашли свой конец большой французский транспорт «Эгипсен» и еще шесть судов.

В районе Евпатории погибли в штормовых волнах сразу три линейных корабля: 100-пушечный «Генрих IV», 85-пушечные «Герцогиня Глэндэлог» и «Ла Маджестик», а также корвет «Плутон». В течение какого-то часа Франция лишилась целой боевой эскадры!

Что касается «Генриха IV», то, по свидетельству очевидцев, «от него не осталось и двух досок». Огромный линейный корабль вышвырнуло на прибрежную отмель, а затем разбило волнами. Команда спасалась вплавь. Кому-то удалось выбраться на берег, кому-то нет...

К югу от деревни Алрчи погибли английские транспорты «Гэллодэн», «Бенар» и «Моджэр».

На переходе морем погибла уже целая английская эскадра: 80-пушечный линейный корабль «Джорджия», 53-пушечный фрегат «Азия» и 60-пушечный «Хэгбинджер», арендованные суда «Пиренус», «Гэнжес», «Подвел» и «Фуземе», военные транспорты № 3, 53, 55, 61, 81. Возле порта Балчик потерпел катастрофу фрегат «Курьер».

Серьезный урон понес и турецкий флот. Египетский фрегат «Бахир» и линейный корабль «Мапхтахи-Джехад» затонули у пролива Босфор. На линкоре погиб лучший турецкий адмирал Гассан-паша, а вместе с ним семь сотен моряков.

Союзники лишились в бурю четырех линейных кораблей, четырех фрегатов, корвета и множества более мелких судов. Потери, намного превышающие итоги знаменитого Синопского сражения! И это только военный флот, не говоря уже о десятках транспортов! Воистину – гибель Великой армады!

У болгарских берегов, в районе Варны, погибли австрийский бриг «Сильфида», английские суда «Трент Лондон», «Ла Нобель», «Сакра Фамилия», «Сан-Франциско», «Джульетта», «Нинвелл».

Целую неделю берега Крыма полыхали чадными дымами – это союзники жгли свои выброшенные на берег суда, чтобы те не достались казакам.

Всего за один день 14 ноября 1854 года англичане и их союзники потеряли 60 кораблей и транспортов, погибли более 2000 человек (по другим данным, потеря в людях была значительно выше и простиралась до 5000–6000 человек).

Практически повторилась история, произошедшая в IV веке до н. э., когда во время сильнейшего урагана затонуло сразу 400 триер персидского

царя Ксеркса. Снова Бог вмешался в дела человеческие. Одновременная гибель сразу целой боевой эскадры и более 30 груженных военными припасами судов стала огромным ударом по союзникам.

Европейские газеты и журналы того времени не скрывали своей скорби. Балаклавскую трагедию приравнивали к тяжелейшему поражению в морском бою как по количеству погибших судов, так и по числу погибших моряков.

Суда гибли не только в открытом море, но даже и в самой, казалось бы, прекрасно защищенной от волн и ветра Балаклавской бухте. Из статьи во французской «Курьер де Лион»: «В гавани опасность была ужасная, смятение всеобщее. Вся масса кораблей, загнанных ветром к северу, вдруг от действия урагана быстро устремилась к востоку, где ей угрожало совершенное разрушение. Корабли, сильно сталкиваясь между собой, сцеплялись ряями и снастями, нанося один другому серьезные повреждения. Некоторые из них потонули или опрокинулись, другие сели на мель, и между прочим и “Эгипсен”, один из прекрасных пароходов марсельской компании Базена. Нельзя себе представить всего ужаса, в котором преобладали грозный рев морских волн и изредка пушечные выстрелы с кораблей, терпящих бедствие».

Последствия гибели «Принца» и потери всего зимнего обмундирования сказались в ближайшее время. На доставку нового зимнего комплекта обмундирования на целую армию из Англии требовалось около месяца. За это время от холода и болезней союзная армия потеряла несколько тысяч человек. Экспедиция в Крым, которая первоначально планировалась как быстрая и победная, оборачивалась нескончаемой осадой с тяжелейшими потерями и неизвестным исходом.

Одновременная гибель сразу 30 груженных военными припасами судов стала огромным ударом для союзников. В течение недели в лагере союзников творилось нечто невообразимое. Все палатки посрывало ветром. Разбежавшихся лошадей разыскивали несколько дней. Начались поварьные болезни. Солдаты десятками умирали от простуды. Если бы в это время русское командование догадалось ударить по союзникам, войну, возможно, удалось бы закончить в течение нескольких дней.

Небывалая буря вызвала массовые волнения в Константинополе. Под ударами ветра рухнули мечеть в Оршаке и два минарета знаменитой мечети Ахмета. Жители отнесли это к гневу Аллаха и... начали грабить лавки (вероятно, чтобы этим его умиловить).

Европейские газеты и журналы того времени не скрывали своего огорчения. Балаклавскую трагедию приравнивали к тяжелейшему

поражению в морском бою и по количеству погибших судов, и по числу погибших моряков.

В отчете парламентской следственной комиссии есть данные о том, какие грузы были на судах и погибли вместе с ними 14 ноября 1854 года у входа в Балаклаву.

Вот они: сухарей – 359 тысяч 744 английских фунта (около 9893 пудов); солонины – 74 тысячи 880 фунтов (2059 пудов); скота убойного – 159 голов; баранов – 645 штук; рома – 8000 галлонов (около 4000 ведер); риса 73 тысячи 986 фунтов (2034 пуда); кофе – 11 тысяч 200 фунтов (280 пудов); фуража – 1 миллион 116 тысяч 172 фунта (30 тысяч 694 пуда); сена – 800 тысяч фунтов (22 тысячи пудов).

Буря имела для союзников серьезные последствия. И дело здесь даже не в количестве погибших судов и потерянных припасов. Испуганные ужасами шторма, союзные адмиралы решили более не испытывать судьбу. Они отправили в Босфор большую часть кораблей и транспортных судов, оставив только минимум транспортов. Пополнение армии и ее снабжение сразу ухудшились, что самым непосредственным образом сказалось на активности союзников под Севастополем.

Английское общество было потрясено неслыханными размерами катастрофы, и вскоре раздались голоса, обвинявшие военных начальников и приписывавшие значительную долю потерь их нераспорядительности. Администрации ставили в вину то, что она не сумела установить в Балаклаве должный порядок и суда стояли как попало; что порт не был оборудован необходимыми приспособлениями; что командование не впускало в гавань прибывавшие с моря суда под предлогом тесноты, хотя в гавани во время бури стояло всего около 30 кораблей, а могло поместиться и впоследствии помещалось до 200; что пустые корабли находились в гавани неделями, а полные груза вынуждены были стоять в открытом море.

Одновременно указывали и на другие упущения: пороховые склады были сделаны у берега, рядом с кораблями, где бродили пьяные матросы с трубками в зубах, затевая между собой драки, а офицеры и купцы упражнялись в стрельбе, рискуя вызвать пожар (последний повлек бы гибель кораблей, а вместе с ними и армии).

Большинство обвинений сыпалось на начальника Балаклавского порта капитана Декре, про которого говорили, что он или решил действовать наперекор рассудку и здравому смыслу, или же исполнял со слепым рвением нелепые распоряжения своего начальства.

Английская пресса с негодованием и горечью признавала факт, что никогда еще не было подобного беспорядка там, где власть была в руках

офицера английского флота.

Под влиянием общественного мнения в Лондоне была создана комиссия из парламентских деятелей и послана в Крым с широкими полномочиями для выяснения правильности действий начальников и состояния армии.

Комиссия собрала большой фактический материал, ее отчеты, периодически представлявшиеся парламенту, были потом опубликованы в нескольких объемистых томах.

После бури англичане энергично взялись за исправление упущений и недочетов в организации своего тыла и достигли значимых результатов.

В начале войны эта организация стояла много ниже французской, что давало повод французам поглядывать на англичан несколько свысока. К концу же кампании англичане, используя тяжелый опыт, шагнули вперед в снабжении своих войск и оставили французов далеко позади себя. Умение учиться на собственных ошибках и быстро приспосабливаться к условиям, в которых приходится действовать, не оставило англичан и во время Крымской войны.

Казалось, что история с «Принцем» канет в Лету, как до того истории гибели множества других судов в мировой истории. Мало ли их погибло, мало ли еще погибнет! Но с «Принцем» все вышло совершенно иначе. Если жизнь этого британского парохода была весьма короткой, а судьба весьма печальной, то посмертная слава оказалась поистине оглушительной.

Начало золотой лихорадки

Впервые сообщение о том, что в трюмах погибшего «Принца» находилось более 200 тысяч фунтов стерлингов золотом и серебром, промелькнуло в британской печати в конце 1854 года. Разумеется, что это сразу вызвало много разговоров.

Чем более отдалялась дата гибели «Принца», тем зримее становилась история золота, оставшегося в его трюмах. Спустя несколько лет после окончания Крымской войны «Таймс» сообщила, что пароход затонул уже не с 200, а с 500 тысячами фунтов стерлингов; затем количество сокровищ «Принца» увеличилось до пяти миллионов фунтов стерлингов.

Возникает закономерный вопрос: для чего было везти на пароходе столь огромную сумму денег? На это сразу же нашлось достаточно правдоподобное объяснение. Со времени высадки в Крыму ни английские, ни французские солдаты еще не получали жалованья. Поэтому британское правительство решило рассчитаться со своей армией как за предыдущие месяцы, так сразу и за несколько месяцев вперед, вплоть до весны. Заодно было решено выдать деньги британским морякам, находившимся в это время в Черном море.

Чтобы не рисковать золотом и не возить его несколько раз, решено было, что англичане доставят деньги и на французскую армию и флот. Все это вполне логично и похоже на правду.

В 1856 году без особых лавров для союзников окончилась кровопролитнейшая Крымская война, и европейские журналисты снова вспомнили о «Принце». Лучшие «перья» редакций, забросив все остальные дела, принялись описывать двойную сенсацию – крупнейшее в истории кораблекрушение и самую грандиозную потерю золота.

Важными источниками, на которые мы будем опираться в своем расследовании, являются:

«Report from the select committee on the Army before Sebastopol. В четырех томах. (Лондон, 1855 г.)

«Woods. A sketch of the war in the east (Late special correspondent of the “Morning Herald”»). В двух томах. (Лондон, 1855 г.)

«Brackenbury. Descriptive sketches of the seat of war in the east». (Лондон, 1855 г.)

«Nolan. The illustrated history of the war against Russia». В двух томах. (Лондон, 1857 г.)

На французском языке опубликованы корреспонденции в журнале «Illustration». (Париж, 1854 г.)

На немецком – корреспонденции в «Illustrierte Zeitung» (Лейпциг, 1854 г.).

Материалы расследования печатались и в официальном органе Морского министерства России – журнале «Морской сборник» (1854–1856).

О золоте «Принца» писали почти все издания, какие тогда существовали в Европе. Тема была беспроегрешная, и читатели жадно охотились за малейшей новостью о золоте «Принца», словно от этого зависело их личное благополучие.

Вся мировая печать (в особенности печать конца XIX – начала XX веков) полна сообщениями о погибшем золоте.

Усердствовали и российские издания. Так, «Санкт-Петербургские ведомости» уведомили своих читателей о потере англичанами 300 тысяч долларов. «Русский инвалид», ссылаясь на публикацию корреспондента лондонской «Аугсбургской газеты», увеличил это количество до 500 тысяч фунтов стерлингов. Рекорд же в России остался за журналом «Природа и люди», утверждавшим, что золота затонуло никак не меньше чем на 10 миллионов рублей.

Однако сколько именно золота погибло, никто в точности указать не мог. Именно поэтому одни считали его в соверенах, другие в фунтах стерлингах или долларах, наши же запросто переводили все в золотые рубли. Самые умные и дальновидные считали просто... бочонками. Журнал «Наше судоходство» писал в 1897 году: «“Принц-регент”, громадный корабль английского флота, вез из Англии значительное количество серебряной монеты и 200 тысяч фунтов стерлингов золотом для уплаты жалованья английским войскам в Крыму... Деньги, отправленные на этом корабле, были упакованы в бочки, почему и должны сохраниться в неприкосновенности...»

Журнал «Природа и люди» (1911) говорил, что «на этом корабле было до 10 миллионов рублей одной золотой монеты». Большая энциклопедия (издательство «Просвещение») сообщала читателям, что «бочонки с золотом на огромную сумму пошли ко дну вместе с пароходом». А «Путеводитель по Крыму» за 1903 год указывал, что золота было в 20 бочонках на сумму около пяти миллионов.

Во всяком случае, разноречивой в цифрах свидетельствовал только о том, что подлинная сумма никому в точности не была известна. Это, впрочем, и понятно. Количество золота на борту «Принца» мог знать только тот, кто

его отправлял, и тот, кто его поднял с борта затонувшего парохода. Если британские власти молчали и золото все еще лежало на дне Черного моря, кто же мог назвать, сколько его там было?

Количество погибшего золота постепенно возрастало и дошло наконец до 60 миллионов. Эта цифра, кстати, указана писателем А. Куприным. Он был в Балаклаве в то время, когда итальянская экспедиция разыскивала затонувший корабль. В своих «Листригонах» писатель указывает, что «погибшее золото достигало огромной суммы – шестидесяти миллионов рублей звонким английским золотом».

Но это уже из области беллетристики. Для такого количества золота, по подсчету специалистов, потребовалось бы около 30 трехведерных бочонков, что вряд ли было возможно для перегруженного «Принца».

Однако большинство специалистов признавали, что самая близкая к реальности цифра указана в английской книге «Крымская война» (1877). Там было сказано, что «Принц» вез 500 тысяч фунтов стерлингов и теплую одежду. Именно сумма в пять миллионов рублей золотом (что соответствовало по тогдашнему курсу 500 тысячам фунтам стерлингов) и была официально закреплена за погибшим «Принцем». Хотя, как мы понимаем, и эти данные далеко не бесспорны.

Разумеется, после столь яростной рекламной кампании сокровища «Принца», лежащие у входа в Балаклавскую бухту на глубине 60 метров, стали приманкой для множества кладоискателей. Министра торговли и промышленности России завалили письмами с предложениями поднять золото «Черного принца».

* * *

Зимой 1840 года в Финском заливе, в 135 верстах от Кронштадта, затонул английский корабль с колониальными товарами. По утверждению агентов страхового общества, груз корабля стоил более миллиона рублей. Страховщикам очень не хотелось компенсировать убытки, и они попытались организовать подъем корабля. Сначала они обратились к командиру Кронштадтского порта, но получили отказ, поскольку в обязанности портовых служб подъем коммерческих иностранных судов не входил.

Совершенно неожиданно желание организовать подъем корабля изъявил купец первой гильдии Недоносков, специализировавшийся не на подводных работах, а на бакалейной торговле. Бакалейный торговец

рассчитывал, что ему удастся привлечь к этой работе портовых водолазов, однако адмиралтейство признало его проект безграмотным, и купцу пришлось действовать самостоятельно. Стимул рисковать у Недоноскова был, так как, по условиям контракта, Недоноскову в качестве платы за труды полагалось 49 % суммы, вырученной от продажи спасенных пряностей. Агрегат, при помощи которого Недоносков решил поднять корабль, был до гениальности прост. Во льду залива сделали прорубь и вбили в дно длинные столбы. На столбы положили поперечины, создав жесткую конструкцию, через которую пропустили заведенные под днище корабля канаты. А затем 350 крестьян из близлежащих деревень подняли корабль на лед, подогнали сани, в которые погрузили почти не пострадавшие от воды сандал и индиго, и доставили их в Санкт-Петербург. Поскольку корабль представлял куда меньшую ценность, чем продававшиеся на вес золота пряности, его спасать не стали, а затопили на том же месте.

Забраковавшие проект Недоноскова адмиралтейские чиновники оказались в затруднительном положении. Прапорщик Арцеулов, посланный адмиралтейством в качестве наблюдателя за спасательными работами, был восхищен этой операцией. В своем отчете он писал: «Успех подъема судна и затем спасение столь ценного груза принадлежат собственно купцу Недоноскову, изобретшему без всякого постороннего совета все устройство механизма, весьма простого и с пользою могущего быть употребленным в подобных случаях». Однако в газеты сведения об этом событии не попали, а подробнейший отчет о подъеме предпочли сдать в архив. Записку прапорщика Арцеулова отправили в архив, где она и была случайно обнаружена лишь в 1919 году, во время эвакуации из Петербурга в Москву архива Морского комиссариата. Причем нашли ее не среди отправляемых в новую столицу документов, а в куче бумажного хлама. В 1930-х годах на основе описания и чертежей попытались рассчитать конструкцию Недоноскова и, в общем-то, согласились с выводами чиновников адмиралтейства.

«Вся конструкция, – писал советский эксперт по подъему кораблей, по-видимому, работала на пределе, и хотя совершенно случайно устройство обвязки в месте соединения бревен, составляющих стрелы, давало значительное улучшение условий работы, но все же возможно, что именно эти соображения повлияли на отношение Кронштадтского порта к проекту Недоноскова. Победителей не судят, подражать же им нужно с осторожностью». Многим пример Недоноскова говорил, что искать подводные сокровища не только можно, но и нужно.

В 1896 году поисками золота «Принца» занялся русский изобретатель Пластунов. Для работы на морском дне Пластунов разработал некий аппарат и новое снаряжение для водолазов. Но и ему, как и всем остальным, не повезло. Только во второй половине XIX века в Балаклаве побывали и англичане, и американцы, и немцы, и норвежцы, и французы... В Крым везли новейшее водолазное и подводное оборудование. Здесь испытывались все самые современные подводные системы. Жажда наживы подвигала изобретателей на самые фантастические проекты. Золото «Принца» буквально толкало на освоение глубин. Как говорится, если бы даже никакого золота на нем не было изначально, его стоило бы придумать во имя освоения подводного мира!

В 1875 году в Париже для поисков британского золота было образовано специальное акционерное общество с достаточно солидным основным капиталом. Но результаты не вознаградили огромных денежных затрат. Французские водолазы отыскивали свыше десятка затонувших и разбитых кораблей, однако среди них не оказалось «Принца», на которого рассчитывали акционеры.

Несмотря на все усилия, никому так и не удавалось не только отыскать золото «Принца», но обнаружить хотя бы сам затонувший пароход. И неудивительно: 60-метровые глубины Балаклавской бухты были практически недостижимы для несовершенной водолазной техники того времени.

Такая глубина еще не была освоена, и, по рассказам, когда водолазов поднимали из воды, у них кровь капала из глаз и ушей и даже просачивалась сквозь кожу груди и рук.

Только в 1901 году итальянские водолазы, как они считали, обнаружили «Принца». Инженер Джузеппе Рестуччи привез с собой в Балаклаву собственноручно изготовленный глубоководный скафандр – большой толстостенный медный ящик с тремя иллюминаторами и водонепроницаемыми раструбами для рук.

С помощью этого «чуда техники XIX века», спускавшегося на дно на прочном стальном тросе, итальянцам удалось вскоре обнаружить разбитый корпус железного корабля. Затонувшее судно было тщательно исследовано. Многочисленные погружения в скафандре дополнили домашнюю коллекцию синьора Рестуччи: были найдены английский шуцер, подозрительная труба, ящик со свинцовыми пулями и прочая мелочь. Никакого

золота не было и в помине.

Неутомимые итальянцы наезжали в Крым еще несколько раз, потратив на безуспешные поиски подводных сокровищ почти 200 тысяч рублей. Только разорившись вконец, Рестуччи навсегда простился с Крымом.

Историей итальянской экспедиции, как и вообще первым периодом поисковых работ «Принца», интересовался писатель Михаил Зощенко, в прошлом офицер, имевший к тому же опыт следователя, а потому предоставим ему слово:

«В 1901 году в Балаклаву прибыла новая иностранная экспедиция под руководством изобретателя подводного аппарата инженера Джузеппе Рестуччи. Это была итальянская экспедиция. Она работала в Балаклаве около года. И мы на этой работе должны немного остановиться, так как это имеет значение для дальнейшего.

Впрочем, несмотря на то что после этих работ прошло всего 35 лет, оказалось, что весьма трудно восстановить сейчас некоторые подробности, связанные с этими работами.

35 лет – это огромный срок в человеческой жизни. За этот срок почти полностью меняется, так сказать, “личный состав людей”. И те немногочисленные свидетели, которые были в 1901 году в сознательном возрасте и которые сейчас могли бы рассказать об этих работах, стали забывчивы и склонны к фантазиям.

Во всяком случае, показания этих живых свидетелей не совпадают. И даже место работ над “Черным принцем” сейчас не удастся в полной точности установить. Впрочем, большинство указывают, что итальянцы начали тралить в двадцати саженях от Белых Камней. И что “Черный принц” был ими найден именно здесь, на глубине 35 сажен.

Писатель Куприн также указывает, что работы итальянцев производились возле Белых Камней.

Но то, что итальянцы отыскиали здесь, на дне моря, вот это установить сейчас оказалось чрезвычайно затруднительным.

Даже наиболее яркое происшествие в дни розыска было теперь либо позабыто, либо украшено фантазией. Речь идет о медных буквах, снятых итальянцами с найденного судна.

По рассказам некоторых свидетелей, итальянские водолазы, найдя разбитый и засосанный песком корабль, сняли с его кормы металлические буквы – остаток названия корабля. И что, найдя эти буквы, итальянцы устроили торжественный обед, так как эти буквы будто бы в точности устанавливали, что найден именно “Черный принц”.

Однако один из живых свидетелей, севастопольский житель П. И.

Григорьев, сообщает (в 1927 году), что никаких букв не было найдено. Он, дескать, присутствовал при этих работах, ежедневно перевозил итальянцев на своем ялике и, несомненно, знал бы об этой важной находке. Он подтверждает, что итальянцы однажды устроили торжественный обед в честь найденного “Черного принца”, но это было в связи с буквами.

Другой очевидец, К. М. Иванов, бывший в то время командиром пограничного отряда в Балаклаве, утверждает, что буквы были медные, размером до пяти вершков вышины. Он видел эти буквы. Сначала найдена была одна буква, а затем еще три. Но какие именно буквы, он не помнит. Этим словам можно было бы вполне поверить. Навряд ли человек стал бы до такой степени фантазировать. Однако имеется еще одно показание, которое подвергает сомнению всю историю с четырьмя буквами.

Речь идет об очерке Куприна “Листригоны”. Писатель сообщает, что были найдены... буквы “...sk P...”, то есть буквы от английского названия: “Black Prince” – “Черный принц”. Но так как “Чёрный принц” получил свое название только в легенде и корабль назывался на самом деле просто “Принц”, без эпитета “черный”, то вся эта история с буквами ничего не говорит...»

Впрочем, можно допустить, что итальянцы нашли какое-нибудь доказательство, которое подтвердило правильность их поисков. Тем более что все свидетели почему-то ярко запомнили праздничный обед в честь найденного корабля.

«Были на барже, – сообщает один из очевидцев, – устроены легкая закуска и выпивка, и вечером вся команда итальянцев расхаживала по берегу навеселе».

Исторический факт этой выпивки мы, конечно, опровергать не будем, но что касается букв, то это нельзя считать установленным. Даже если буквы и были найдены, то еще неизвестно, принадлежали ли они к названию «Принца».

Из найденных итальянскими водолазами вещей всех особенно взволновал очень тяжелый запаянный металлический ящик в три аршина. Огромный вес ящика говорил о том, что там могло быть золото. Этот ящик вскрыли с большим трепетом. Но оказалось, что в ящике были свинцовые, сильно сплюснутые пули.

Кроме этого ящика, были найдены: подозрная труба, куски железа, разломанная винтовка, деревянные части корабля, якоря и прочие мелкие части разбитого судового набора. Все это итальянцы грузили в трюм своего парохода.

Особенно интересных и ценных находок не было. Возможно и даже

скорей всего, это объясняется необычайно трудными условиями работы. Водолаза поднимали из воды изможденного, покрытого испариной. Он дышал тяжело и был близок к обморочному состоянию. Это была скорей попытка водой, а не сколько-нибудь нормальная работа.

Водолазный аппарат был тяжел и крайне неудобен. Передвигаться по дну было нельзя. По данному сигналу водолаза при помощи тросов передвигали с места на место. Причем всю подводную работу водолаз выполнял, лежа на животе.

Вот как описывается этот варварский аппарат в «Листригонах»:

«Это был страшный футляр, отдаленно напоминающий человеческую фигуру без головы и без рук. Футляр сделан из толстой красной меди и покрыт снаружи голубой эмалью. Этот футляр раскрыли, как гигантский портсигар... Водолаз боком втиснулся в него... Снаружи свободными оставались только руки, все тело вместе с неподвижными ногами было заключено в сплошной голубой эмалевый гроб громадной тяжести. Голубой шар с тремя стеклами скрывал голову...»

Этот дьявольский снаряд господина Рестуччи опускали на дно, на глубину 40 саженей. Подъем и спуск продолжался по полтора часа.

При таких условиях работать на дне было почти невыносимо. И нет ничего удивительного, что итальянская экспедиция не могла найти золото, даже если бы оно там лежало на видном месте.

Так или иначе, весной 1903 года итальянский пароход, груженный незначительным мусором, отбыл из Балаклавы.

Тайна «Черного принца» не была раскрыта, и снова возникла уверенность, что найденный итальянцами корабль не был «Принцем». Это предположение через несколько лет подтвердилось. Тот же господин Рестуччи снова прибыл в Балаклаву в 1905 году, признав, что прежние его поиски неверны.

И он снова нашел какой-то пароход, о котором писал в донесении: «Я наконец отыскал пароход, по-видимому, “Черный принц”, так как на его борту я нашел целый арсенал орудий, пушек и т. д. Приступаю к работе...»

Однако золота на этом пароходе не было, да и был ли это «Черный принц», тоже оставалось под вопросом – никаких особых доказательств не удалось обнаружить.

В общем, инженеру Рестуччи и во второй раз не удалось раскрыть тайну «Черного принца».

Относительно итальянского следа в истории с золотом «Принца» до сих пор ходят слухи, что разработками Рестуччи воспользовались в годы Второй мировой войны знаменитые боевые пловцы князя Боргезе. После

захвата в 1942 года немцами Крыма туда прибыли боевые пловцы, которые расположились именно на берегу Балаклавской бухты. Теоретически они могли владеть всей информацией, которую знал Ресстучи; кроме того, для поиска «Принца» у них были оборудование и время. Однако никаких реальных доказательств того, что итальянцам удалось овладеть золотом «Принца», нет.

После отъезда итальянской экспедиции в Министерство торговли и промышленности буквально посыпались всякого рода заявления с просьбой предоставить право на розыски «Черного принца».

Мысль, что несколько миллионов золота лежат где-то под рукой, не давала покоя многим инженерам, изобретателям, авантюристам.

Но заграничные дельцы постарались обскакать русских предпринимателей. Особенно бурно проявил себя некий Герман Молво.

Молво, по его собственным словам, представлял в России «Генуэзское общество для подъема и работ на больших глубинах воды».

Этот энергичный человек (судя по архивным материалам) сумел перешагнуть все бюрократические препоны и, несмотря на громадные мытарства, ухитрился достать разрешение на подъем «Черного принца».

Насколько трудности были велики, можно судить хотя бы по резолюции великого князя Александра Михайловича на прошении главноуправляющего торговым мореплаванием: «Работы по подъему затонувшего корабля могут стеснить деятельность Черноморской эскадры и плавание судов вообще, ввиду чего отказать просителю».

Иностранец Герман Молво, взволнованный золотой лихорадкой, пробился сквозь все преграды и приступил к работам. В течение трех лет рыскал по Балаклавской бухте и, не найдя злополучного парохода, умер, так сказать, естественной смертью. Но род его не угас.

Достойный его сын и наследник Фридрих Молво не уронил знамени этой экспедиции и продолжал идти по стопам отца. Но его полезная деятельность вскоре пресеклась по неожиданным обстоятельствам.

Министерство торговли и промышленности навело справку об этом представителе, и генуэзский генеральный консул ответил, что «в Генуе вообще не существует “Генуэзского общества для подъема и работ на больших глубинах воды”, а потому никакого агента в России не должно быть».

На этом частная экспедиция Молво прекратила свое существование, к радости российских дельцов, которые стали уже более энергично требовать разрешение на поиск «Черного принца». Некоторые предприниматели, обуреваемые жаждой разбогатеть, спекулировали на патриотических

чувствах. Горный инженер Рудников писал в своем заявлении: «Я, русский по происхождению и русский подданный, живу и жил всегда в России, а потому в случае извлечения золота эти деньги останутся в России и ими будут пользоваться и другие русские люди, а не я только один».

Предприниматель, «потомственный дворянин Друганов», не зная, как уж ему подольститься ко вкусам министерства, писал в прошении и вовсе в квасном духе: «Я не собираюсь привлекать иностранные фирмы, а равно пользоваться заграничными приспособлениями, а буду работать только отечественными средствами и только с русскими людьми...»

Некто А. Черкасов писал в заявлении: «Имею честь предложить вам изобретенный мною способ поднятия грузов со дна моря... Прошу исходатайствовать мне рублей триста денег на постройку модели и на проезд взад и вперед от Ташкента до С.-Петербурга». Служащий Рязанско-Уральской железной дороги Ф. Григорович писал в министерство: «В настоящий век каждый сознает, что деньги нужны всем и всюду. И я надеюсь, что и наше правительство не замедлит использовать таковую сумму, если только окажется возможным ее достать. Но в этой преграде я чувствую себя способным оказать свои услуги в подъеме парохода. Я надеюсь поднять пароход в течение одного месяца при затрате не более трех тысяч рублей. Моя идея для вас кажется сказочной или бредом больного, но я надеюсь оправдать свои слова, когда меня допустят к делу».

Был и еще целый десяток любопытных заявлений и просьб, но мы ограничимся этим, поскольку картина и без того ясна.

Министерство промышленности не знало, кому отдать предпочтение, и по этой причине складывало все прошения в стол. Золотая лихорадка, которая многих трепала, переносилась, так сказать, в стадии внутреннего заболевания.

Изобретатели, инженеры, дельцы и авантюристы в течение нескольких лет обивали пороги министерства. Но вот наконец министерские чиновники нашли прекрасный выход: решили предложить конкурентам обозначить размер долевого отчисления в пользу казны. Кто укажет больший процент отчисления, тот и получит право на подъем сомнительного клада.

Но так как на все предварительные процедуры ушло много времени, то ничего путного из этой идеи не получилось. Правительство стало вообще категорически отказывать и своим и иностранным золотодобытчикам, ссылаясь на то, что работы близ бухты стесняют деятельность Черноморского флота в районе Севастополя.

В августе 1914 году охота за английским золотом была надолго

приостановлена – началась Первая мировая война. Ну а затем в бурных перипетиях двух революций и Гражданской войны стало уже и вовсе не до затонувших кладов.

Вскоре после Первой мировой войны любопытная метаморфоза произошла с названием затонувшего у Балаклавы парохода. Вездесущие журналисты в порядке личной инициативы прибавили к слову «принц» интригующий эпитет «черный». Так что теперь в многочисленной научно-популярной литературе знаменитый корабль фигурирует под именем, которого он никогда не носил. Но в чем причина такого посмертного переименования?

Незадолго до войны в состав британского флота вошел броненосный крейсер «Черный принц». Судьба этого корабля и его экипажа была не просто трагической. Даже по меркам военного времени она была настолько жуткой, что и сегодня при описании трагедии броненосного крейсера «Блэк принц» в жилах холодеет кровь...

Во время знаменитого Ютландского сражения 1916 года линейных флотов Англии и Германии броненосный крейсер «Блэк принц» случайно оказался рядом с боевой колонной германских дредноутов. Разумеется, «Блэк принц» был немедленно расстрелян их главным калибром. В несколько минут крейсер обратился в гигантский пылающий костер. Корабли прошли мимо. Было очевидно, что «Блэк принц» погиб, и о нем больше не вспоминали. А спустя некоторое время сражавшиеся увидели страшную картину. Мимо них, полыхая до самого неба, пронесся остов некоего корабля, в котором с огромным трудом узнали несчастный крейсер «Блэк принц». Раскаленные докрасна борта шипели от морской воды. На броненосном крейсере к этому времени не было уже ни одного живого человека – все сгорели заживо в адском пламени, но горящий корабль с мертвой командой все еще куда-то мчался. Потрясение увидевших этот «Летучий голландец» было столь велико, что они на некоторое время прекратили стрельбу. Промчавшись огненным факелом мимо двух флотов, «Блэк принц» навсегда исчез в ночной тьме. Больше его никто не видел и ничего о нем не слышал.

С тех пор в британском флоте никогда более не было корабля с таким названием. Англичане твердо верят, что с приобретением названия старого корабля новый перенимает и его судьбу. А потому то, что журналисты прибавили балаклавскому «Принцу» слово «черный», придало всей истории еще более зловещий оттенок. По воле неизвестного английского журналиста «Принц» стал «Черным принцем» в честь своего столь же несчастного собрата. Отзвук одной катастрофы нашел свое продолжение в

истории другой.

* * *

Романтическое наименование погибшего парохода постепенно вошло почти во все официальные бумаги, путеводители и справочники.

Впрочем, своя версия относительно посмертного переименования «Принца» была у Михаила Зощенко. Он писал: «Мы не знаем, как именно возникло это наименование. Возможно, что кто-нибудь из предпринимателей в раздражении от неудач назвал его черным кораблем. Тем более что дубовые обломки затонувших кораблей были черны от времени, это был мореный дуб. Но может быть, это имя дали ему в честь исторического героя – принца Уэльского, который жил в XIV веке и назывался Черным по цвету своего рыцарского вооружения. Этот принц умер ранее своего отца, и он не царствовал. Он умер от меланхолии и от несчастий, которые преследовали его в последние годы жизни. И в истории он известен под именем Черного принца. Так или иначе, погибший корабль получил такое же печальное и трагическое наименование – “Черный принц”».

Как бы там ни было, но именно в начале 1920-х годов «Принц» стал «Черным принцем». Новое название так прижилось, что теперь даже многие историки (не говоря уже обо всех остальных!) считают его настоящим именем несчастного парохода.

В начале XX века казалось, что все в истории с «Принцем» уже позади. История о золоте на погибшем пароходе к этому времени всем достаточно приелась, многочисленные подводные экспедиции не принесли их организаторам ничего, кроме разорения. О «Принце» стали понемногу забывать. Над Россией гремели раскаты революций, а затем и Гражданской войны. До легенд ли о подводных кладах в такое время?

В 1922 году ныряльщик-любитель из Балаклавы (история не сохранила нам его имени) достал со дна моря у входа в бухту несколько золотых монет. Тогда-то мир снова заинтересовался «Черным принцем». Посыпались предложения, одно фантастичнее другого. Некий изобретатель из Феодосии утверждал, что «Черный принц» наверняка лежит на дне в самой бухте. А раз так, надо всего лишь вход в бухту перекрыть плотиной, воду откачать и взять золото с корабля. Такая операция требовала больших затрат, и на это никто не пошел.

В истории с золотом «Принца», возможно, есть один весьма скрытый аспект. Находившееся на «Принце» золото могло быть... вовсе не английским.

Дело в том, что Крымскую (Восточную) войну с Россией вели три страны: Турция, Франция и Англия. Все они преследовали единственную цель: подорвать военно-политический авторитет России в регионе Черного моря. Этого же из экономических соображений хотела еще одна, «шестая великая держава» – так называли в середине XIX века финансовую империю пятерых братьев Ротшильдов. Фактически вся Европа была в их руках, так как во многом зависела от финансов этой семьи. Лишь в Россию доступ их капиталам был закрыт – она не нуждалась в кредитах могущественного семейства. Кроме того, у Ротшильдов был свой счет к императору Николаю I. Дело в том, что именно Ротшильды финансировали либерала Герцена, который в эмиграции делал все для унижения и уничтожения своего Отечества. Только в случае поражения в войне Ротшильды реально могли рассчитывать на свои капиталовложения в ослабленную экономику России, естественно, под значительные проценты. Взятие форпоста российского Черноморского флота – Севастополя фактически означало победу сил коалиции, а значит, нужно было помочь в этом англичанам и французам так, как могли помочь финансисты, а именно – материально. Тем более что Наполеон III лично обратился к Ротшильдам с просьбой об оплате части затрат на ведение военных действий. Известно, что именно Ротшильды предложили большую премию для армии, осадившей Севастополь. Поэтому возможно, что совершенно не случайно среди английского офицерского и рядового состава, квартировавшего в Балаклаве осенью 1854 года, больше месяца ходили слухи о том, что золото вот-вот прибудет с одним из кораблей английской эскадры. За взятие Севастополя была обещана небывалая награда, и армия, готовясь к наступлению, ждала золота. Сколько, предположительно? Точного ответа на этот вопрос нет. Вполне возможно, что премия Ротшильдов могла составлять сумму в пределах от 500 тысяч до миллиона фунтов стерлингов. Учитывая весьма солидную наполняемость золотом фунта 1854 года, эта сумма сегодня может достигать 100 миллионов фунтов стерлингов. Согласитесь, фантастические деньги! Однако сразу же возникает вопрос: неужели Ротшильды так легко могли с ними расстаться после катастрофы? Отнюдь! Ротшильды ровным счетом ничего не потеряли даже после

пропажи своего золота. Во-первых, думается, будучи весьма прагматичными людьми, братья при переправке денег заранее учли неизбежные военные риски и застраховали свое золото. Но и это не все. Дело в том, что после поражения России в Крымской войне Ротшильды дали империи крупный кредит, проникнув, таким образом, в Россию. Говорят, что именно для того, чтобы войти в российскую финансовую систему, Ротшильды во многом и спровоцировали саму войну.

Молчание официальных английских властей могло объясняться не отсутствием золота на «Принце», а их нежеланием ввязываться в чужой скандал.

Так как все английские суда и грузы были застрахованы страховой компанией «Ллойд», то буря в Черном море могла не только потопить золото Ротшильдов, но и значительно подорвать всю экономику Англии. Именно поэтому финансисты из Сити вполне могли любовно договориться с Ротшильдами, чтобы спрятать все концы в воду. Так что у британского правительства могло быть как минимум две причины хранить ледяное молчание: чужая тайна и собственная экономика.

Однако Ротшильды, разумеется, не успокоились. Похоже, они все-таки «засветили» себя в попытке найти и поднять то, что когда-то принадлежало им. По инициативе Ротшильдов «Ллойд» сделал должные выводы из истории с «Принцем». Поэтому уже в 1856 году «Ллойд» создал «Спасательную ассоциацию для защиты коммерческих интересов в отношении подвергшихся крушению и повреждению имущества». Именно на деньги Ротшильдов во Франции в 1875 году было создано акционерное общество с солидным уставным капиталом по поиску затонувшего «Принца». Легко догадаться, что львиная доля акций общества принадлежала известному семейству. Именно в то время, как известно, был создан и первый водолазный скафандр. Случайно ли это совпадение или Ротшильды финансировали и развитие водолазной техники для решения своей задачи? Последнее вполне реально.

В результате французские водолазы нашли 10 кораблей на дне Балаклавской бухты, опускаясь на предельную по тем временам глубину 70 метров, но все было безрезультатно. Ни «Принца», ни золота они не нашли.

Однако все самые главные события в истории с «Принцем» были еще впереди.

Рождение ЭПРОНа

В дореволюционной России централизованная служба по подъему затонувших кораблей так и не была создана. Однако развитие флота рождало спрос на водолазные работы, и весной 1882 года в Кронштадте открылась Военно-морская подводная школа, подготовившая практически всех профессиональных российских водолазов.

Большевистское руководство посчитало, что в стране, промышленность которой разрушена почти полностью, легче поднимать корабли и металл со дна моря, чем налаживать их производство. Летом 1919 года В. И. Ленин подписал декрет «О национализации водолазного имущества», передававший все водолазное снаряжение Управлению водного транспорта, а в постановлении СНК от 5 января 1921 года говорилось о «боевой срочности» подъема кораблей, затонувших в Черном и Азовском морях.

В начале 1923 года в ОГПУ на Лубянке явился некий флотский инженер Владимир Языков с собранными им материалами о кладе, лежащем на дне Черного моря, и предложениями по его поиску и подъему. То, что сообщил невесть откуда явившийся инженер, было настолько необычно, что принять золотоискателя решил сам Феликс Дзержинский.

Языков рассказал, что с 1908 года он подробно изучал обстоятельства гибели английской эскадры в шторм 14 ноября 1854 года и готов тотчас же начать работы по поднятию драгоценностей. Свой рассказ инженер подкрепил толстой папкой документов по «Черному принцу».

Дзержинский полистал папку. Задумался. Дело, с которым пожаловал необычный инженер к чекистам, не имело ни малейшего отношения к борьбе с внешней и внутренней контрреволюцией, которой занималось ОГПУ, но все же было интересно. Как знать, может быть, пришедший инженер говорит дело и на дне Черного моря полным-полно золота, а для молодой Советской России оно было бы далеко не лишним!

В тот роковой февральский день 1923 года напористый инженер-романтик из Крыма, так легко добившийся в высших инстанциях благоприятного решения своего, ставшего вскорости государственным вопросом, фактически тем самым определил свою дальнейшую трагическую судьбу. Там, где большие деньги, свидетелей не остается. И, как ни кощунственно это звучит, смерть участников этой трагедии – один из самых весомых аргументов в пользу того, что сокровища были не

выдумкой, не легендой, а реальностью.

Об аргументах инженера Языкова мы можем теперь лишь догадываться, так как уже через десяток лет после начала событий какие-либо документы, записи, отчеты, дневники, связанные с «Черным принцем», из архивов были тщательно изъяты.

Со своим проектом в ОГПУ инженер Языков решился обратиться далеко не сразу. Это был, скорее, уже шаг отчаяния. Вначале инженер побывал у заместителя председателя РВС Э. Складского и комиссара при главнокомандующем Военно-морскими силами В. Зофа. В обоих случаях кладоискателю вежливо указали на дверь.

Дзержинский вопреки всему встретил Языкова куда более приветливо. Подумав, он не выставил просителя, а отправил к начальнику Особого отдела ОГПУ Генриху Ягоде. Перспектива достать со дна моря английские миллионы заинтересовала чекистов – в условиях отказа от политики военного коммунизма лишняя золотая валюта пришлась бы весьма кстати.

Уже через несколько дней инициативная группа в составе Владимира Языкова и инженера-механика Евгения Даниленко (автора проекта специального глубоководного снаряда) поступила в распоряжение ОГПУ и была зачислена на все виды довольствия.

13 марта 1923 года на свет появился приказ о создании Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН) при Особом отделе ОГПУ СССР. Руководителем ЭПРОНа был назначен опытный чекист Л. Захаров-Мейер. Невероятно, но руководство ОГПУ в те дни было буквально одержимо идеей морских сокровищ. Иначе как объяснить тот факт, что уже в августе 1923 года полпред СССР в Лондоне Леонид Красин получил указание собрать все сведения не только о «Принце», но и о... «Титанике».

Что касается назначенного начальником ЭПРОНа Льва Захарова (партийный псевдоним – Мейер), то он – личность в истории с золотом «Принца» весьма особая.

Из воспоминаний внучки Захарова – Мейера:

«По партийной мобилизации, а не по зову сердца Лев Николаевич (Захаров – Мейер) стал чекистом. Он, конечно, знал о расстрелах “прямо по спискам”, да, вероятно, и сам был в какой-то мере причастен к красному террору. Однако, как только в рамках ЧК появилось нечекистское дело, Лев Николаевич с радостью на него согласился. Он основал ЭПРОН – Экспедицию подводных работ особого назначения – и в 1923–1930 годах руководил ею. Разыскивание и подъем с морского дна затонувших судов на Черном, Азовском, Каспийском, а позже Балтийском и Белом морях захватило Мейера (под этим чекистским псевдонимом знали Льва

Николаевича эпроновцы). Много раз в течение года Мейер выезжал в Севастополь, Новороссийск, Ленинград, оставаясь подолгу там, где работы были самыми напряженными и опасными. Его друзьями в то время стали корабельные инженеры, водолазы, отчаянные храбрецы, часто рисковавшие жизнью ради захватившего их дела. Все началось с поисков золота на затонувшем еще в Крымскую войну английском корабле “Принц”... За первые семь лет работы экспедиция собрала сведения о затонувших и затопленных военных и гражданских судах на морях и реках Союза, восстановила водолазное и спасательное дело, основала водолазную школу в Балаклаве, подняла из воды и дала промышленности тысячи тонн черного и цветного металла, передала на восстановление много военных и гражданских судов, часть которых вскоре уже использовалась по назначению. И все это без субсидий и дотаций. Поднятый по инициативе Мейера миноносец “Калиакрия” вошел в строй под новым именем – “Дзержинский”».

Постройку глубоководного аппарата, с помощью которого предполагалось вести поиск «Черного принца», контролировал лично Ягода. Аппарат конструкции инженера Даниленко позволял осматривать морское дно на глубине 80 саженей. Аппарат не только имел «механическую руку», но и был оборудован прожектором, телефоном и системой аварийного подъема в случае обрыва троса. Экипаж аппарата состоял из трех человек, воздух подавался по гибкому резиновому шлангу.

На московском заводе «Парострой» 10-тонный снаряд из сверхпрочной стали изготовили всего за три месяца. Руководил постройкой крупнейший инженерный авторитет СССР – Василий Шухов (создатель знаменитой телевизионной вышки в Москве). Ход работ контролируют лично Генрих Ягода и член Реввоенсовета СССР Иосиф Уншлихт.

Одновременно предприняли шаги по сбору как можно более точной информации о месте гибели «Принца». С гидросамолета произвели аэрофотосъемку Балаклавской бухты, опросили местных жителей – очевидцев дореволюционных поисков затонувшего корабля, послали даже запрос в Рим на имя инженера Рестуччи. Однако все эти усилия оказались тщетными – что-либо конкретное ЭПРОНу выяснить не удалось. Никто из опрошенных не мог указать точное место гибели «Принца». Показания оказывались крайне противоречивыми.

Наконец тральщики произвели промеры глубин, и весь предполагаемый район гибели «Принца» был разбит вехами на квадраты. В первых числах сентября 1923 года начали осмотр западных от входа в бухту подводных скал.

Первый советский водолазный врач Константин Алексеевич Павловский вспоминал впоследствии: «Нас было около тридцати, первых эпроновцев, а в распоряжении экспедиции испытанный снаряд Даниленко, баржа “Болиндер” с лебедкой и буксирный катер. Нам казалось, что найти “Принца” будет не так уж трудно: он был единственным железным судном, погибшим в том урагане. <...> Дно моря было сплошным кладбищем деревянных кораблей. Поначалу мы проходили мимо остатков из мореного дуба, цепей, якорей, мачтовых поковок, но кто-то предложил заняться попутно подъемом всего ценного, что встречалось на пути. В конце концов операции эти настолько развились, что понадобилось увеличить число водолазов и образовать специальную подъемную группу».

Прошли весна, лето и осень 1924 года. Но «Принц» так и не был найден.

Неожиданно утром 17 октября один из учеников Павловского обнаружил на морском дне недалеко от берега торчавший из грунта железный ящик странной формы. Попробовали подвести под него строп, но безуспешно. Заинтересовавшись находкой, Павловский пригласил опытных водолазов. Вскоре подняли ящик на поверхность – это был изъеденный ржавчиной допотопный паровой котел кубической формы, с чугунными дверцами и горловинами. Необычная находка заставила эпроновцев тщательно обследовать этот район. Под обломками скал, обрушившихся с береговых утесов, водолазы нашли разбросанные по всему дну остатки большого железного корабля, наполовину занесенного песком. Достали даже мачту, из которой впоследствии для заместителя председателя ОГПУ Вячеслава Менжинского изготовили шахматный столик и шахматы.

За два месяца работ водолазы подняли со дна еще десятки кусков железа различной формы и величины, часть обшивки борта с тремя иллюминаторами, медицинскую ступку из белого фарфора, несколько неразорвавшихся бомб, медные обручи от бочек, железный рукомойник, части паровой машины, почти сгнившую пачку госпитальных туфель, свинцовые пули. И ни намека на золото...

Что касается счастливого обладателя шахмат Менжинского, то он настоял, чтобы ЭПРОН не разгоняли, а поручили ему новое дело. Из письма Менжинского: «Когда выявилась проблематичность задуманного мероприятия, я доложил начальству, что ликвидировать начатое дело не стоит. Экспедицию стоит повернуть на путь развертывания других водолазных и судоподъемных работ, так как, отказавшись от “золотых надежд”, можно с успехом взять реванш на подъеме судов, место гибели и

ценность которых достоверно известны».

* * *

Перед Новым годом в районе Балаклавы начались жестокие штормы, работы пришлось прекратить.

К этому времени поиски «Принца» обошлись ЭПРОНу почти в 100 тысяч рублей. Страна была не так богата, чтобы выбрасывать на ветер столь значительные суммы. Результатов по-прежнему не было никаких, не осталось уже и особой надежды на то, что золото в обозримом будущем будет найдено. Встал вопрос, как быть дальше, стоит ли продолжать работы. Мнения специалистов разделились. ЭПРОН не мог найти достоверных документов, подтверждавших наличие золота на «Принце». Наркомфин, естественно, не горел желанием отдавать огромные деньги на столь сомнительное предприятие, как подводное кладоискательство. Запросили советское полпредство в Лондоне. Вопросом добычи информации о золоте «Принца» в архивах британского адмиралтейства занимался лично полпред Советской России в Англии Красин. Но давность события, законы, ограничивающие допуск иностранцев к архивам, а скорее всего, нежелание посвящать большевиков в свои тайны заставили лордов адмиралтейства отделаться от Красина общей фразой, что они, мол, старались, но ничего конкретного сказать не могут. Сообщение Красина было решающим. После этого руководство ОГПУ признало, что дальнейшее проведение работ в Балаклаве нецелесообразно. На этом экспедиция была свернута.

Итак, в конце 1924 года группа перешла в Севастопольскую бухту, набитую после Крымской, Первой мировой и Гражданской войн остовами различных судов, кабелями, тросами, противоминными сетями и десятками затонувших и притопленных барж, катеров и военных кораблей. На северном рейде лежали несколько подводных лодок и выброшенный на берег эсминец «Гневный», в южной части – миноносец «Заветный», а у входа в бухту проглядывался затопленный дредноут «Императрица Мария». Не было в послереволюционную пору цены тому, что поднималось со дна и снова начинало служить Родине. Эпроновцы возвращали к жизни целый флот.

Особенно выгодно было поднимать боеприпасы, оружие и военное снаряжение, за которые щедро платил Наркомвоенмор. Поэтому самым удачным в коммерческом отношении стало завершение начатого еще перед

революцией подъема артиллерийских башен линкора «Императрица Мария». За первые 10 лет существования ЭПРОН подняла 110 судов, 13 тысяч 852 тонны черного металлолома, 4 756 тонн брони, 1 200 тонн цветного металлолома, 2 387 тонн военного имущества и т. д. У ЭПРОНА была вполне счастливая дальнейшая судьба, но это уже совсем другая история.

До сих пор принято считать экспедицию ЭПРОНа 1924 года провальной и безрезультатной. Но все ли мы знаем о делах ОГПУ в Балаклаве в 1924 году? Напомним, что поиск подводного золота был поручен именно чекистам, а не какой-либо другой организации. Случайность ли это? Каковы были на самом деле результаты тех подводных работ? Мы еще вернемся к деятельности ОГПУ у побережья Балаклавской бухты.

А пока скажем, что как раз в 1920-х советское правительство получило предложение японской водолазной фирмы «Синкай Когииоссио Лимитед» поднять золото с «Принца». Начиналась новая, весьма важная и интересная страница в истории погибшего парохода.

Японский след

Из литературно-детективного расследования, проведенного Михаилом Зощенко:

«В это время в Москве находился представитель японской водолазной фирмы, некто Като, который и сделал предложение Главконцессскому “войти в компанию” с ЭПРОНом для разгрузки “Черного принца”. Первоначально это предложение было более обширно. Японская фирма предложила свои услуги на судоподъемные работы по всем морям СССР. (Кроме того, фирма желала получить концессии на рыбные промыслы.)

Но руководители ЭПРОНа ответили, что весь затопленный в водах СССР тоннаж судов будет поднят средствами советских организаций. Что же касается “Черного принца”, то ЭПРОН согласен предоставить дальнейшие операции японской фирме.

А надо сказать, что это была знаменитая водолазная фирма под названием: “Синкай Когииоссио Лимитед”.

Эта японская фирма отличилась и прославилась тем, что за два года до этого она успешно разгрузила английский пароход, который затонул в Средиземном море с большим грузом золота. Эта водолазная операция, по словам специалистов, действительно показала наивысший класс глубоководной работы.

Английское судно затонуло на глубине свыше 40 саженей. И японские водолазы с огромной быстротой, несмотря на чрезвычайные трудности, с большим блеском и успехом произвели эту работу.

И вот теперь представитель этой прославленной фирмы, молодой японский коммерсант Като, узнав о “Черном принце”, чрезвычайно заинтересовался делом и, списавшись со своим патроном, подал заявление в Главконцесском о желании войти “в долю” с Эпроном.

И вот, как мы уже говорили, ЭПРОН, тщательно обсудив все дело, решил целиком предоставить японской фирме работу над “Черным принцем”.

Предоставление этой работы иностранной компании считалось весьма полезным для дела, так как предстояла возможность вблизи изучить водолазную технику, которая у японцев была в то время на необычайной высоте. В то время японская водолазная техника считалась первой в мире. И в особенности водолазным специалистам было интересно ознакомиться с японской водолазной маской, в которой японцы (без скафандра) могли

находиться на громадной глубине в течение семи – десяти минут. В общем, во всех отношениях это японское предложение было интересным и небезвыгодным.

Итак, первоначальные переговоры с японским представителем были вчерне закончены.

Японская фирма соглашалась оплатить ЭПРОНу понесенные расходы в связи с поисками “Принца”, и в случае удачи предположено было делить золото на тех условиях, на которых в дальнейшем договорятся обе стороны.

В общем, это были пока черновые наброски. По приезде же главы фирмы все эти вопросы должны были снова обсуждаться уже более подробно, после чего между ЭПРОНом и японской фирмой предполагалось заключить официальный договор.

Договорившись приблизительно на этом, представитель фирмы Като просил по возможности ускорить дело. Так как он находится в Москве уже полгода, его отец стал несколько недоверчиво к нему относиться и стал урезать ему денежные переводы, поскольку он потерял всякую надежду на благоприятный исход переговоров относительно рыбных концессий.

Като чистосердечно добавил, что он прожил в Москве большие деньги и у него единственная надежда, что вопрос о “Черном принце” будет разрешен в благоприятном смысле, иначе он прямо не представляет себе, как вернется домой.

И вот в марте 1927 года из Японии прибыл в Москву директор и председатель правления этой водолазной фирмы мистер Катаока.

Он прибыл со своим инженером и тремя водолазами.

Представителям ЭПРОНа он заявил, что основная группа в 18 человек со всем водолажным имуществом приедет в Москву после заключения договора. Пока же они привезли только самое необходимое для того, чтобы произвести обследование на Черном море, и для того, чтобы показать некоторые свои возможности.

Материальную сторону дела мистер Катаока, в основном, не стал оспаривать. Он сказал, что его, конечно, в высшей степени интересует этот вопрос и к этому он, несомненно, еще вернется, но пока он не этим занят. Он хочет сначала обследовать место гибели. И кроме того, он желает показать русскому обществу, на какой степени совершенства находится японская водолазная техника. А уж потом можно будет заняться коммерческой стороной дела. Катаока с гордостью сказал:

– Наша фирма тем и отличается от других фирм, что мы широко смотрим на вещи. Мелочность не в нашем характере. Мы главным образом заинтересованы, чтоб нам не подорвать наше реноме. А будет ли у нас

прибыль на пять процентов больше или меньше – это не является чем-то основным и решающим. Да, конечно, в это дело мы вовлекли много японских финансовых деятелей. И они все жаждут получить свою прибыль. Но и убыток их не смутит и не доведет до отчаяния. И это тоже плюс нашей фирмы. – Улыбаясь, Катаока воскликнул: – Но не будем говорить об убытках, мы вполне надеемся на счастливый исход дела! Поднятие золота со дна моря – это уже нам нечто знакомое по нашим прежним работам, благодаря которым мы установили свое реноме так высоко, как не смогла до нас сделать никакая другая фирма, существовавшая до нас или даже в наше время. – И тут Катаока солидно добавил: – В довершение всего мы привезли вам рекомендательные письма о солидности нашей фирмы от двух больших японских банков и от лидера партии, сочувствующей СССР. И когда вы ознакомитесь с этими письмами, вы наглядно убедитесь в справедливости наших слов.

После этой своей маленькой речи корректный и вежливый Катаока сказал, что они желали бы возможно скорей выехать в Балаклаву, для того чтобы без всякого промедления приступить к обследованию и показу технических возможностей.

– Наша фирма не любит ждать и сидеть сложа руки, – сказал Катаока. – А уж если пришло время работы, то мы работаем, как львы, и теряем понятие дня и ночи.

И вот в первых числах апреля группа японцев во главе с директором Катаока и представителем Като прибыла в Балаклаву. Директор внимательно обследовал Балаклавский рейд и место гибели “Черного принца”. Сам Катаока не спускался в море, но его инженер и техник лично обследовали развалины корабля. После чего Катаока сообщил в Токио своим акционерам, что трудностей при разгрузке парохода будет значительно больше, чем предполагено, так как затонувший корабль находится под отвесной скалой и весь корпус его засыпан обломками скалы, среди которых имеются камни весом до 60 тонн и больше. Все эти камни придется убрать, и только потом можно будет приступить к разгрузке.

Это обследование производилось на глубине всего 8–9 саженей, так что для показа глубоководных работ японцы специально прибыли в Севастополь, где и демонстрировали свою знаменитую маску.

В этой маске (без скафандра) водолаз мог спуститься на глубину 50 саженей. Причем устройство этой маски было в высшей степени оригинальное. Маска закрывала только глаза и нос водолаза. Рот же и уши оставались открытыми. Причем водолаз брал в рот какие-то небольшие

щипчики, которые соединялись с маской. Весь секрет этой маски заключался в умелом и особом дыхании. Воздух качали по шлангу, водолаз вдыхал носом и, не разжимая рта, выбрасывал его в воду.

В такой маске водолаз без всякого для себя вреда мог находиться до 10 минут на значительной глубине. Причем поразительно было то, что подъем и спуск водолаза происходили без всяких замедлений. Японец бросался вниз головой, как ныряльщик, а не как водолаз. И вытаскивали его из воды тоже без всякой страховки на случай кессонного заболевания.

Сама маска представляла собой толстое овальное стекло в металлическом никелированном ободке.

Директор разрешил внимательно осмотреть маску, но при этом, улыбаясь, сказал, что европейцам с этой маской делать нечего, что эти маски рассчитаны на специфику японского водолаза. Потирая руки, Катаока с достоинством сказал:

– Европа может сколько угодно рассматривать и изучать эту маску, но воспользоваться ею не представляется возможным. Европейский водолаз не имеет нужного душевного склада. Он под водой склонен к задумчивости. И может так случиться, что, находясь на грунте, он вопреки необходимости хотя бы слегка или на секунду откроет рот, и тогда его ожидает печальная участь человека, захлебнувшегося на страшной глубине. С японским же водолазом не может ничего подобного случиться. И, между нами говоря, эта маска рассчитана на него.

В общем, в Севастополе японцы демонстрировали водолазные спуски в этой знаменитой маске.

Работа была действительно изумительная. Японский водолаз (почти голый), маленький и худенький, опоясался тяжелым поясом и, надев на лицо маску, бросился в воду вниз головой.

Ему была дана задача обследовать положение подводной лодки “АГ-2”, затопленной англичанами в 1920 году. Глубина, на которой лежала лодка, доходила до 30 саженей. Причем водолазу не сказали даже, каков тип судна.

До этого наши водолазы спускались несколько раз, но ввиду большой глубины не могли в точности установить, в каком положении была лодка.

Через 50 секунд японец был на дне. Затем по данному сигналу его подняли вверх. Причем весь подъем занял полторы минуты вместо положенных двух часов.

Итак, водолаз снова на борту. Он спокойно снял с себя маску, сбросил пояс и тотчас ушел в рубку. Тот, кто подумал, что он ушел отдохнуть и привести себя в порядок, ошибся.

Японец вскоре вернулся с листком бумаги, на котором он зарисовал корпус лодки, рубку, рули и число люков. Все было указано в полной точности.

Доктор Павловский осмотрел и выслушал этого водолаза. Никаких изменений в состоянии водолаза не было. И никаких признаков кессонного заболевания не имелось. Оказывается, правильный ритм дыхания (пять вдохов в минуту) предохранял от подводной болезни.

Это была действительно замечательная работа. Она была тем более удивительна, что такая глубина в то время нами была еще не освоена.

В этом смысле приезд японцев сыграл огромную роль – эпроновцы многому у них научились. И даже спустя несколько лет выполнили глубоководную работу в Средиземном море, от которой отказались японцы. И в этом отношении ученики превзошли своих учителей. Английский пароход, поднятый ЭПРОНом, лежал на глубине 70 саженей.

После демонстрации своих сил японцы вернулись в Балаклаву и занялись тщательным исследованием “Черного принца”.

Водолазы вынесли убеждение, что “Черный принц”, помимо того что он завален камнями, еще разбит пополам, причем средняя его часть совершенно отсутствует. Видимо, она уничтожена прибоем и камнями. Нос же и корма сравнительно в целом виде находятся на грунте, причем на носу сохранилось даже несколько иллюминаторов.

При обследовании “Черного принца” водолазами было поднято несколько незначительных предметов – воздушный насос, части машин и обломки железа.

Дальнейшее исследование было прекращено вплоть до подписания договора.

Катаока сказал, что трудности по разгрузке предстоят значительные, но тем не менее он соглашается подписать договор.

– Наша фирма “Синкай Когиоссио”, – сказал Катаока, – не закрывает глаз на трудности в этом деле. Больше того, мы считаем это дело весьма и весьма рискованным. Если бы средняя часть корабля находилась на месте, мы подписали бы договор с закрытыми глазами. Но нас волнует недостающая и наиболее важная часть “Принца”. Где она? – мы спрашиваем друг друга. И не находим ответа. А ведь, может быть, именно там и было золото. Короче говоря, мы считаем риск в пропорции 20 % за и 80 % против успеха. Тем не менее фирма на свой риск и страх согласна подписать договор. Далеко не в нашем характере избегать того, что связано с риском. Да, мы не хотим терять наше реноме, но зато, если мы это золото найдем, это будет нечто небывалое в этом мире. Фирма, которая то и дело

поднимает золото из глубин моря! В прошлом году Средиземное море, в этом году – Черное. Одинаковость ситуаций нас заставляет совершать ответственные шаги. Мы, господа, подпишем договор, понимая всю рискованность задачи.

В общем, японцы во главе с Катаокой вернулись в Москву и занялись составлением договора.

В основном, договор сводился к тому, что японская фирма независимо от дальнейшего уплачивает ЭПРОНу 110 тысяч рублей за все его предварительные работы по розыску и обследованию “Черного принца”.

Причем компания принимает на себя все дальнейшие расходы. А все поднятое золото делится из расчета – 60 % получает ЭПРОН и 40 % японская компания.

“Если же общая сумма будет превышать один миллион, то ЭПРОН получает 57,5 %, а фирма 42,5 %.

Распределение поднятых ценностей должно осуществляться каждые две недели. И те предметы, кои по своей природе не могут быть делимы, должны быть по соглашению сторон проданы наивыгоднейшим образом, и вырученные суммы распределены между сторонами”.

Как видно, договор был составлен весьма удачно и выгодно для нас. Но вместе с тем и японская фирма в случае удачи без особого труда могла бы получить 800 тысяч рублей золотом, поскольку ожидалось найти два миллиона.

Кроме этих основных условий, японская фирма соглашалась безвозмездно передать в собственность ЭПРОНа по одному экземпляру каждого предмета специального технического оборудования.

28 июня 1927 года Совет народных комиссаров, рассмотрев этот вопрос, постановил допустить японскую фирму к производству работ по подъему “Черного принца”. И наконец 2 июля договор между сторонами был подписан. Катаока кратко сказал:

– В ближайшие дни из Токио выезжают 18 человек во главе с нашим старшим инженером Уэки. И с ним едет еще один инженер – тот самый, который имел счастье найти золото в Средиземном море. По приезде этой группы мы тотчас приступаем к работам. Мы горим желанием поскорей начать это дело.

Вскоре из Японии прибыла эта партия японцев, и 15 июля фирма начала свою деятельность в Балаклаве. Причем эта деятельность была совершенно самостоятельна, так как от всякой помощи, предложенной ЭПРОНОм, японская фирма отказалась.

– Мы понимаем договор в том смысле, – сказал Катаока, – что мы не

вошли в компанию с ЭПРОНом, а нам полностью предоставлено все дело. Такое ведение работ ближе характеру нашей фирмы.

Тем не менее японская фирма согласилась работать совместно с представителями ЭПРОНа. Эти представители были – доктор Павловский и замруководитель ЭПРОНа тов. Хорошкин. Но прежде чем приступить к работам, Катаока потребовал, чтобы закупили четыре тонны риса.

Внешторг телеграфом закупил товар в Харбине. И вскоре рис был доставлен в Балаклаву.

Итак, 15 июля японская экспедиция приступила к работам. С первых же шагов работа была начата с громадным подъемом, воодушевлением и с невероятным лихорадочным натиском.

Колоссальные глыбы камней весом до 500 пудов японские водолазы “стропили” под водой в течение 10–15 минут.

В сутки поднимали не менее 25 таких камней. Причем громадные глыбы в 1000 и более пудов не поднимались на поверхность, а паровой лебедкой отводились далее в море. Семь водолазов и шесть ныряльщиков работали безостановочно. Техника работ была блестяща и значительно выше того, что мы предполагали. Мировое первенство японцев по водолазному делу было в то время предоставлено им не зря.

В водолазном деле мы, повторяю, многому научились у японцев. Мы научились у них быстро ходить по морскому дну и восприняли их энергичный стиль работы. Однако в их работе несколько удивляли, пожалуй, невероятный азарт и лихорадочная нервность, которая срывалась подчас в болезненное раздражение. Это был их значительный дефект.

Азарт же был велик, и он усиливался шумом, который был поднят вокруг этих работ. Вся мировая печать интересовалась этим делом. Репортеры и работники кино ежедневно приезжали в Балаклаву с надеждой узнать сенсацию. Это была в полной мере золотая лихорадка.

Катаока сам лично, не имея на то привычки, но захваченный общей горячкой, два раза спускался на дно, без всяких, правда, результатов для дела. Опускались также его инженеры и техники. И даже впервые в жизни спустился главный инженер Уэки, отдавая этим, так сказать, дань серьезности момента.

Катаока руководил всеми работами чрезвычайно энергично и даже, пожалуй, излишне пылко. Он входил в каждую мелочь, вмешивался решительно во все, но при всем этом было видно, что он не самый главный человек в экспедиции. Некоторые его распоряжения не исполнялись. И некоторые советы его оставались без внимания. Хотя сам он пользовался исключительными уважением и любовью.

Главный инженер Уэки при всей его энергии и прекрасном знании дела также не являлся главным руководителем в процессе работы.

Что же касается инженера, имевшего счастье найти золото в Средиземном море, то он вообще особой роли в экспедиции почему-то не играл. Это был довольно вялый и задумчивый японец. Сначала он горячо приступил к делу, но вскоре остыл и следил за работами отчасти даже без интереса. По-видимому, он был чем-то болен. Но, может быть, они его взяли с собой как талисман, для счастья и удачи в делах. Во всяком случае, к нему относились почтительно и старались ничем не потревожить его задумчивости.

Душой же дела были три водолаза. Из них один – Вакино – был, как говорят, главный акционер фирмы. Он пользовался исключительным авторитетом, и все его замечания исполнялись беспрекословно. Два других водолаза – Иси и Ямомато – были менее влиятельны и менее богаты, чем Вакино, но и они имели большой вес в экспедиции. И так же, как и Вакино, они в случае успеха участвовали в больших процентах.

Остальные же водолазы, ныряльщики, подрывники и рабочие были на положении рядовых сотрудников, состоящих на жалованье. И в случае находки золота им процентов не полагалось. Впрочем, премия была обещана.

Вот каковы были взаимоотношения внутри японской фирмы.

Справедливость требует отметить, что богатый водолаз Вакино, так же как и два его собрата, был действительно большим специалистом и отличался исключительно высоким мастерством в своем деле. Однако некоторое самомнение, зазнайство и повышенная водолазная мания величия все же несколько вредили ходу дела. Эти три крупных водолаза были представителями особой прослойки в капиталистическом строе. Это была рабочая буржуазия. И 10 лет назад иметь такую прослойку в рабочей среде считалось весьма полезным против революции. Так вот, отличаясь высоким знанием дела, эти три водолаза не могли все же руководить всеми операциями, тем не менее они влияли на весь ход работы, и в этом были ошибка и упущение. Так, например, место, где была найдена первая золотая монета, не признавалось ими за основную точку дальнейших изысканий, и они, несмотря на приказания, не стали расследовать это место, а перешли к другому. Так или иначе, акционеры весьма влияли на весь ход дела, и в свете их богатства директор Катаока при всем своем пышном положении был не совсем самостоятельной фигурой. В быту же состоятельные водолазы никак особенно себя не проявляли и жили вместе со всеми в трех комнатах. И питались за одним столом со всей командой.

Что касается директора, то ему была предоставлена отдельная комната. Однако одевался мистер Катаока, как рабочий, и кушал то, что приготавливал японский повар для всех сотрудников: обычно рис и сырую рыбу, вымоченную в уксусе. Экспедиция занимала в Балаклаве дом на набережной. И только один коммерсант, московский представитель фирмы Като, стоял в гостинице. Он был нервный, волновался за каждый шаг работы и тревожился, что золото не будет найдено. По причине чего он страдал бессонницами и не мог спать вместе со всеми. Итак, приближался наиболее серьезный и ответственный момент во всей истории “Черного принца”. И в силу этого пусть читатель не посетует на нас за столь подробное и торжественное описание событий.

Итак, работа шла у японцев полным ходом. Ежедневно поднимали с грунта до 60 тонн камней разной величины. Вместе с камнями иной раз поднимали куски железа, части палубы и листы от обшивки. Ничего значительного и интересного пока поднято не было. Решено было не заниматься розысками золота до тех пор, пока разбитый и заваленный корабль не будет очищен от больших камней. Работа по очистке корабля от камней была трудна и малоинтересна. Однако напряжение и азарт у японцев не ослабевали. Они по-прежнему вели работу с огромным рвением. 8 августа японцы устроили торжественный обед. В этот день они праздновали вторую годовщину поднятия золота в Средиземном море. Однако, несмотря на такой торжественный день, они работали, как обычно. И даже в этот день у них произошел несчастный случай. Один из японских матросов был ушиблен и ранен камнем, который сорвался с лебедки.

— Это плохой знак, — тревожно сказал Катаока. — Если бы наш матрос Генди был зашиблен в любой день, я бы не имел такого душевного расстройства, какое у меня сейчас. Но он ранен именно в тот день, когда этого никак не должно быть. Нам сегодня вообще не надо было выходить на работу — вот это был бы выход из положения. Но, откровенно говоря, нам хотелось в этот счастливый день найти пару пригоршней золота. Вы понимаете, какой шум подняли бы газеты всего мира. “8 августа, — они сказали бы, — поистине у них исключительное число. По этим числам они находят золото...” Впрочем, наша фирма “Синкай Когииоссио” не привыкла падать духом хотя бы и при обстоятельствах, особо печальных и угнетающих дух.

Доктор Павловский, осмотревший раненого, нашел его положение хорошим. Были ссадины на теле и ушиб в области ребер. Кровоизлияние внутрь было весьма незначительное. Так что серьезных последствий не могло быть.

Это известие повлияло на всю фирму превосходным образом. Тотчас решено было устроить еще более торжественный обед, чем предполагалось. Катаока сказал, потирая руки:

– Счастье и удачи не покидают наше общество в этот день. Да и было бы странно, если б это число омрачилось потерей.

Вечером в саду был устроен обед. Вино пили весьма в небольшом количестве. Все было очень корректно и сдержанно. Посторонних никого не было – японцев не покидала вежливая осторожность, с какой они относились к окружающим.

После обеда японцы пели вполголоса, весьма заунывно и тихо, под аккомпанемент какой-то особой флейты, на которой наигрывал японский повар. После чего показывали друг другу какие-то удивительные головоломные фокусы. Директор Катаока велел переводчику говорить всем, кто поинтересуется, что тут, в саду, празднуется вторая годовщина поднятия золота в Средиземном море.

На другой день после праздника снова закипела работа. Дело по очистке парохода от камней подходило к концу. Помимо камней, стали поднимать навверх части парохода. С большим трудом был поднят огромный кусок борта (5×3 саж.) с одним иллюминатором. Это еще более приподняло настроение у работающих. Казалось, что теперь весь пароход в их руках.

Однако камни мешали еще приступить к более точному розыску.

В это время в английских и германских газетах появились сообщения о том, что японцы и русские, по-видимому, ошибаются в своих розысках. По-видимому, в том месте, где идет работа, “Принца” не может быть. По всей вероятности, “Черный принц” затонул в том месте, где его в свое время искали итальянцы. И что настоящая японская работа основана на слабом изучении исторического материала.

Это сообщение угнетающим образом подействовало на директора Катаоку.

– Реноме нашей фирмы, – сказал он, – подверглось тяжкому испытанию. Уже то, что фирму перед лицом всего мира рисуют со стороны исторического невежества, – это невероятный удар по нашему самолюбию. Но мы все же не намерены сдаваться в такой ответственный момент. Пароход в наших руках, и мы его буквально вывернем наизнанку, но золото найдем во что бы то ни стало.

Молодой коммерсант Като, посоветовавший фирме заняться “Черным принцем”, узнав об этих статьях, совершенно пал духом. Его бессонница сменилась таким крайним нервным раздражением, что он вышел из строя и

уехал на Кавказ лечиться.

Экспедиция же продолжала работу с напряжением, но без прежнего натиска.

Наконец неожиданно 5 сентября под одним из поднятых камней водолаз Ямомато нашел золотую монету чеканки 1821 года. Это был английский соверен (один фунт стерлингов). На одной стороне монеты была надпись: “Георг IV – Британия”. На другой стороне – изображение всадника на лошади, Георгия Победоносца.

Но прежде чем поднять ее со дна моря, японцы попросили доктора Павловского (как представителя ЭПРОНа) спуститься на дно и посмотреть, как лежит эта прилипшая к камню монета.

– Нам, – сказал Катаока, – важно иметь свидетельские показания постороннего человека. Вы, господа, не знаете, что такое биржа. Нам там могут не поверить без доказательства. Они скажут: “Фирма нарочно подбросила золотую монету, чтоб повысить свои акции”. Но зато теперь биржевики, которые играли на понижение, получают хороший удар. Наши бумаги поднимутся в цене процентов на 20! И мы лично могли бы сделать себе царское состояние, если бы на этом захотели сыграть.

В общем, доктор Павловский спустился на дно и подтвердил, что золотая монета лежит, прилипши к камню. Но лежала ли она там 80 лет или она лежала месяц, судить было, конечно, трудно.

Впрочем, тогда ни у кого никаких сомнений не было. Телеграмму отправили в Токио. И вскоре акции этой фирмы высоко поднялись в цене.

В общем, эта находка необычайным образом всех взволновала. Монета рассматривалась с трепетом и великим почтением.

Все семь водолазов, один за другим, стали спускаться на поиски золота, однако в тот день ничего больше не было найдено.

Были подняты лишь какие-то бесформенные куски железа и медная ручка от какой-то машины. Катаока, рассматривая монету, сказал:

– Мы знали, что дело с “Черным принцем” рискованное. Мы клали 20 % за и 80 % против успеха. Эти 20 % снизились у нас за последнее время до 10. Но сейчас, господа, я беру соотношение 30 к 70. Надо будет со всей нашей энергией заняться делом. А что касается английских газет, то не надо забывать, что мы достаем со дна моря английское золото. И можно допустить, что национальный дух английского народа в высшей степени раздражен и протестует против наших подводных операций. Но тогда хотелось бы знать, почему они сами не взялись за это дело, вместо того чтобы укорять фирму в историческом невежестве! Нет, господа, Англия – великая страна, но я никогда не берусь угадать, что именно думает эта

страна, когда она иной раз говорит!

Так или иначе, найденный золотой снова вдохновил японскую компанию, и снова с огромной силой японцы стали перетряхивать остатки “Принца” и грунт, на котором лежал разбитый пароход.

12 сентября утром водолаз Ямомато под одним из камней нашел вторую монету. Эта монета, как и первая, была чеканки 1821 года.

Эта находка опять вызвала большие волнения.

– Меня радует, что обе монеты чеканки 21-го года, – сказал Катаока. – Если бы даты были разные, я бы мог подумать, что монеты – из разных карманов погибших моряков. Но чеканка одного и того же года наводит меня на мысль, что эти рассыпанные монеты – из одного бочонка. Продолжайте, господа, розыски.

Два водолаза были опущены на дно. Но не прошло и 10 минут, как они одновременно подали тревожные сигналы о том, чтобы их немедленно поднимали наверх.

Это всех на баркасе настолько поразило, что наступил момент большой растерянности. После нескольких секунд замешательства водолазов подняли наверх.

Водолаз Вакино был бледен и дрожал. Сняв скафандр, он сказал:

– Там внизу происходит нечто невообразимое – там идет землетрясение и почва колеблется под ногами. Я сейчас же вернусь на берег, и если это так будет продолжаться, я уеду в Японию. Я не для того сюда приехал, чтобы испытать то, что мы все и без того отлично знаем.

Было около четырех часов дня. Море было спокойно. На берегу тоже продолжалось спокойное течение жизни. Никаких признаков землетрясения нигде не наблюдалось. И то, что водолазы ощутили колебания почвы на дне моря, было удивительным фактом.

Это знаменитое крымское землетрясение, во время которого 900 человек были ранены и 16 убиты и была также разрушена Ялта, произошло, как известно, в ночь на 13 сентября. И первый толчок был в час ночи. Но вот оказывается, что еще за 10 часов до этого на дне моря было значительное колебание грунта. Японцы моментально закончили работу и вернулись на берег. А так как на берегу было тихо, то настроение у всех вскоре улучшилось. И к вечеру японцы начали даже подтрунивать над водолазами, которые проявили такую поспешность при возвращении на берег. Однако в час ночи, когда все мирно спали, произошел первый толчок, который в Балаклаве достигал шести баллов. Японцам, более чем кому-либо, известно, что такое землетрясение и какие ужасные бедствия с ним связаны. Еще у всех в памяти оставались картины страшного

землетрясения, которое произошло в Японии в 1923 году. Тогда, как известно, погибли 250 тысяч человек. Поэтому следует снисходительно отнестись к той панике, которая произошла среди японцев в ночь на 13 сентября. Первый же толчок произвел ужасное смятение. Японцы не выбегали из дверей, а выбрасывались из окон. Причем некоторые бросались даже сквозь стекла. (Вероятно, до сих пор в некоторых японских домах вместо стекол имеется бумага.) Так или иначе, некоторые из японцев поранили себя стеклами. Директор Катаока (как не без яда было сказано в рапорте) “сиганул” из окна вниз головой. При падении он повредил себе ногу и ударился головой о дерево. Японский повар, бегая по саду, напоролся на бутылочное стекло и этим весьма значительно повредил ногу. Во всяком случае, паника была большая. И, согласно врачебному осмотру, у многих высоко поднялась температура. Но все это, повторяем, не является показателем японского характера. Вероятно, у них в крови и в психике мистический ужас перед землетрясением. Стоит только вспомнить, что в 1923 году в Токио заживо сгорели на военном плацу 30 тысяч человек. Огонь выбросило из-под земли, и все японцы, которые прибежали сюда, чтоб спастись, погибли в течение одного часа.

Землетрясение в Балаклаве было незначительное. Паника вскоре улеглась, и наутро японцы вышли на работу, как ни в чем не бывало. Найденная накануне золотая монета заставила позабыть о неприятностях вчерашнего дня. Работа закипела. Водолазы снова принялись исследовать дно. И в связи с этим землетрясение отошло на второй план, хотя незначительные толчки еще ощущались. Однако работа сразу же не заладилась. Надежда найти еще золотые монеты не оправдалась. И тщательный осмотр грунта не дал никаких результатов. Мистер Катаока был мрачен и суров. Он сказал:

– Мы пошли на рискованное дело – это всем известно, но тут происходит нечто такое, что вызывает наше удивление. Мы согласны терпеть неудачи, мы также можем выслушивать любые упреки, которые нам мировая печать бросает в лицо, но то, что в довершение ко всему у вас происходит землетрясение, это уж ни на что не похоже. Я разделяю взгляды ученых моего времени относительно реальности явлений, но согласитесь сами, что в таком случае это землетрясение следует квалифицировать по крайней мере как знак, говорящий о линии сплошных затруднений и неудач в деле поднятия золота со дна Черного моря! – С суровым достоинством он продолжал: – У нас нет причин на кого-нибудь перекладывать наши огорчения. Наша фирма тем и отличается от подобных фирм, расплодившихся за последнее время, что мы сами отвечаем за свои

поступки. Однако, признаюсь, мы слишком увлеклись идеей найти золото в Черном море. И теперь видим, что эта операция может подорвать наше реноме. Вот, господа, что значит работать на предметах, затонувших очень и очень давно! – Катаока оптимистически добавил: – Но мы не сдаемся еще! Мы хотим пойти на решительное средство. Мы поставим землесос, который перетряхнет весь морской песок под обломками “Черного принца”. А крупную гальку и все, что там с ней попадает, наши водолазы будут подавать наверх в мешках. И тогда мы окончательно убедимся, в чем дело. Морально нам землетрясение нанесло ущерб, но это нас еще не сломало. И хотя некоторые из нас запросились домой, но мы еще не теряем надежды что-нибудь обнаружить!

Итак, работа вошла в новую фазу. Кроме обломков кормы и поднятого борта с иллюминатором, сколько-нибудь целого железного корпуса обнаружено не было. Поэтому землесос и водолазы стали буквально перетряхивать весь грунт в том месте, где были найдены развалины “Черного принца”. И вот в мешках вместе с песком и галькой стали попадаться обломки металла, бесформенные куски меди, чугуна и железа.

В одном из мешков была обнаружена медная монета с портретом королевы Виктории (дата – 1843 год). Однажды вместе с мешком были поданы ржавая офицерская сабля и 12 кирок.

17 сентября в песке были найдены пятифранковая серебряная монета 1823 года и две столовые ложки белого металла. Потом снова землесос стал выбрасывать с песком обломки железа и меди.

Затем в мешках стали подавать гальку вместе с кожаными подошвами. Были обнаружены одна неношенная галоша, и с датой 1848 года две вилки, и снова ложка из белого металла без всяких надписей.

В конце сентября вместе с грунтом стали попадаться в большом количестве деревянные обломки. Какая-то втулка от колеса, кусок лопаты. Все деревянные части были совершенно черного цвета.

Кроме того, землесос выбросил большое количество свинцовых пуль. Потом найдены были в мешках несколько железных подков, лошадиные кости, лопаточка для накладывания пирожных, замок и мелкие разбитые куски судового инвентаря.

Настроение у работающих упало. Многие открыто стали поговаривать об отъезде в Японию. Катаока сказал:

– Мусор, который мы находим, может действительно посеять панику в рядах работающих. Мы находим в мешках то, что никак не вяжется с нашим представлением о золоте. Мы работали в Средиземном море, применяя там точно такие же методы, но мы там поднимали то, что нас

интересовало. А тут мы поднимаем такие вещи, при виде которых у нас из глаз буквально каплют слезы... Некоторые представители адмиралтейства нам не советовали браться за “Черного принца”. Они нам сказали, что многие страны уже выбросили на эти поиски столько денег, сколько вообще ожидалось найти. И вот мы теперь тоже в этом лагере людей. Отныне нас не будут интересовать топляки, которые 75 лет болтало под волнами. Однако мы работы не прекратим до тех пор, пока весь участок не перевернем до основания. Вот каковы намерения нашей фирмы.

В общем, несмотря на крайний упадок настроения, японцы продолжали работу.

Сто дней длилась работа в Балаклаве, но это ни к чему не привело. Наконец нашли четвертую золотую монету (с изображением Георга III) чеканки 1830 года.

Работающие мало оживились после находки этих монет. Однако водолаз Вакино снова стал выезжать в море, и им была найдена пятая золотая монета с датой 1844 года.

После этого две недели поисков не дали никаких результатов. Тогда решено было окончательно свернуть работу.

Катаока сказал, что работа тут была ими выполнена столь добросовестно, что дальнейшие поиски никаких результатов не дадут.

– Тут нету золота, – сказал Катаока, – и это так же верно, как я смотрю на море. Да, это был “Черный принц”, над которым мы работали, – для меня не остается сомнения. Но в каком виде был этот пароход! Он был так разломан, и все части его так бессовестно изуродованы, что я вынес такое мнение: тут когда-то, видимо, поработала другая фирма. Волны и прибой не сломали бы так медных частей корабля. С самого начала нас поразило отсутствие главной части кузова – середины. Где она? – мы спрашивали друг друга. И теперь мы отвечаем: она была кем-то поднята наверх. И почем знать, может быть, там и было золото... Нас упрекали в историческом невежестве. Да, оно тут имело место. Мы не знали, что английские войска оставались тут после гибели “Черного принца” в течение восьми месяцев. Восемь месяцев английская армия находилась в Балаклаве, вплоть до падения Севастополя! Хотели бы мы знать, что делали англичане после того, как у них потонул корабль, битком набитый золотом! Может быть, они любовались морем, в котором лежало теперь пять миллионов? В таком случае, господа, вы плохо знаете англичан. Я вам откровенно скажу – и в этом не остается никаких сомнений, – это они так разломали корабль, вынимая из него бочки с золотом. Что из того, что это было в прошлом столетии и техника была на слабом уровне? Когда рядом,

под носом, лежат пять миллионов, то техника была у них, безразлично какая, но именно такая, которая позволила им обратно взять свои деньги... Да, историческое невежество имело место. Если б мы знали, что англичане восемь месяцев были рядом с погибшим кораблем, то мы не взялись бы за это дело, даже в том случае, если бы корабль находился на глубине 60 саженей и больше. Мы возвращаемся на родину в таком состоянии, что нам будет совестно взглянуть в лицо ребенку. Вот что сделали с нами англичане с их рвением вернуть свои деньги.

Фирма спешно стала готовиться к отъезду. Однако некоторые формальности не были еще соблюдены. Согласно договору, фирма могла закончить работы лишь с согласия ЭПРОНа. Поэтому директор Катаока написал спешное письмо с просьбой свернуть дело по розыску золота.

И вот перед нами лежит это подлинное “историческое” письмо мистера Катаоки, адресованное начальнику ЭПРОНа.

В этом письме (от 28/X 1927 года) Катаока пишет:

“Мое мнение сводится к следующему: “Черный принц” погиб на том самом месте, где мы производили обследование. Морское дно настолько твердо, что нельзя предположить, что пароход зарыт в нем. Камни упали со скал после крушения “Черного принца”. И я не могу предположить, что пароход зарылся под уже лежащими камнями. После того как пароход затонул, союзная армия оставалась в течение восьми месяцев. Главная часть кузова весила приблизительно 1800 тонн, а мы нашли всего 20 тонн. Таким образом, большая часть кузова кем-то была унесена. Сломанные части кузова, по-видимому, сломаны искусственным путем... Ввиду изложенного я пришел к заключению, что главная часть кузова, золотые монеты и прочие ценности были взяты англичанами вскоре после крушения. Я очень сожалею, что ваши ожидания не оправдались, а также что наши надежды не сбылись... Надеюсь, вы согласитесь с моим предложением прекратить работу и спасете меня от дискредитирования, ибо я слишком стыжусь теперь перед всем миром. В заключение я выражаю сердечную благодарность от имени моей команды вам и вашим сотрудникам за то содействие, которое вы нам оказывали, и за поощрение нас в то время, как мы производили работы. Остаюсь с совершенным почтением Катаока”.

На это письмо ЭПРОН дал свое согласие закончить работу. 15 ноября все работы по “Черному принцу” были прекращены. К этому времени с Кавказа приехал молодой коммерсант Като. Лечение мало подействовало на него, и нервное состояние его было столь плачевное, что его поддерживали под локоть, когда он перед отъездом на родину прогуливался по Балаклаве.

Итак, японцы уехали. Итоги их розысков были плачевные.

Всего найдено было четыре золотые английские монеты по одному фунту стерлингов, одна золотая турецкая лира и одна серебряная французская пятифранковая монета.

Истратила же японская экспедиция около 200 тысяч рублей золотом.

Итак, вот еще одна страна, которая чуть не четверть миллиона золотом всадила в это предприятие.

Целый ряд стран прежестокое пострадал в деле “Черного принца”. За 80 лет истрачены были громадные деньги. Несколько частных немецких предпринимателей, один американец, один норвежец, несколько русских дельцов и изобретателей весьма поистратились, приступая к розыскам “Черного принца”. Франция, как известно, затратила полмиллиона. Италия потеряла 200 тысяч золотых рублей.

В общем, дело приняло какой-то катастрофический характер.

В чем же суть? Почему такие неудачи преследовали всех желающих получить золото “Черного принца”?

Да и было ли вообще это золото? Может быть, это была легенда, основанная на шатких и непроверенных основаниях? Может быть, легковверные люди, склонные к романтическим историям, раздули все это дело?

В этом смысле нам представляется оправданным твердое поведение нашего Наркомфина, который отказался выдать деньги на дальнейшие розыски. В самом деле: пароход уже найден и, казалось бы, золото под рукой. Тут легко было почувствовать азарт и пойти на некоторый риск. Однако это было не в правилах нашего советского учреждения. Такую же твердость характера проявил и ЭПРОН, который при большом желании мог бы, конечно, изыскать средства для работ. Тем более что момент был необычайно острый. Тут было много оснований для головокружения. Однако руководители ЭПРОНа (вероятно, скрепя сердце) предоставили дело иностранной экспедиции.

В общем (если пойти на легкое остроумие), можно сказать, что в деле “Черного принца” ЭПРОН вышел сухим из воды. И это было поразительно, потому что, повторяем, ситуация была слишком необычна: печать, документы, воспоминания – все говорило за то, что золото на “Черном принце” имелось».

Золото для первой пятилетки

Сравнительно недавно родилась еще одна, почти невероятная гипотеза относительно судьбы золота «Принца». Суть ее в том, что сотрудники Дзержинского все-таки подняли с «Принца» золото. Однако, следуя традициям своего ведомства, информацию об успешном завершении кладоискательской эпопеи чекисты засекретили. Добытые ценности были истрачены на восстановление народного хозяйства страны. Ну а доверчивых японцев советское правительство просто водило за нос, заставив поделиться еще и своим новейшим водолазным оборудованием.

Итак, вполне возможно, что с конца 1924 года история «Принца» самым невероятным образом связана с планами первой пятилетки в СССР. Именно в 1924 году в СССР начинают подготовку первого пятилетнего плана. Здравомыслящие экономисты называли эти планы полным бредом и опасной фантазией. О какой индустриализации может идти речь, когда не хватает денег на текущие расходы! Для осуществления подобного грандиозного проекта нужны не директивы, а реальные деньги, которые просто неоткуда взять! Госплан в растерянности. Но пессимистов и маловеров наверху словно не слышат. Госплан предлагает один «примирительный» проект за другим, но все они возвращаются. Чтобы план получился, экономистам не хватает одной-единственной вещи – цифры суммы денег, которую государство собирается потратить. Известно, что по каким-то непонятным причинам Сталин хранил эту цифру в секрете целых четыре года. Но почему? Похоже, вождь просто терпеливо ждал, когда она станет известна ему самому.

Поэтому такой ли случайностью выглядит то, что именно в 1927 году в поиски подводных сокровищ включаются японцы?

Уже после неудачного окончания своей экспедиции японцы были весьма озадачены таким обстоятельством, как отсутствие средней части судна и наличие следов искусственных повреждений на уцелевших частях корпуса. У японских водолазов сложилось впечатление, что на «Принце» кто-то успешно поработал до них. Вероятно, предположили японцы, драгоценный груз был поднят со дна моря англичанами еще в конце Крымской войны. Определенные основания для такого утверждения у японцев действительно были. Еще в 1832 году английские специалисты провели подъем золота со своего судна «Карнатик», затонувшего в Красном море. Однако, на какой именно глубине лежал «Карнатик», в точности не

известно.

Недавно завершилась очередная экспедиция, которой руководил капитан 1-го ранга запаса Виктор Коржов. За три месяца работы она обнаружила... три монеты чеканки 1821 года. Газеты писали: «Участники экспедиции воочию убедились в высказанном японской печатью еще в 30-е годы минувшего столетия предположении о том, что чекисты в 20-е годы нашли «Принца», тайно вырезали и подняли часть корабля, расположенную в районе миделя (то есть в середине судна), где и находились бочонки с золотом...

“Действительно, обследовав корабль, мы не нашли его средней части. Она словно испарилась. Это единственное стоящее открытие, сделанное нашей экспедицией”, – констатировал руководитель экспедиции Виктор Коржов».

Здесь тоже остаются вопросы. Во-первых, где гарантия, что Коржов нашел именно «Принца», а не какой-то иной пароход?

Во-вторых, почему золото должны были обязательно хранить в центральном трюме, а не в носовом или кормовом?

Но даже не это в данном случае главное. Разумеется, водолазы ЭПРОНа могли вырезать среднюю часть судна с бочонками золота. Будучи профессиональным моряком и прослужив в ВМФ более 30 лет, я ни разу не слышал, чтобы кто-либо искал подводные клады столь трудоемким способом. Трудно представить, что только что созданный ЭПРОН, имевший в распоряжении пару мусорных барж и несколько комплектов старого водолазного снаряжения, смог произвести столь сложную и требующую больших технических решений операцию. Ведь для начала надо было с помощью подводной газорезки разделить «Принц» на три части, а потом поднять на поверхность среднюю часть, отбуксировать ее в безопасное место и уже там потрошить. Взрывать корпус под водой было нельзя, так как от взрыва золото могло разлететься во все стороны и часть его была бы однозначно потеряна. Даже сегодня, в XXI веке, разделка корпуса корабля под водой – задача наивысшей сложности. К примеру, отделение на погибшем АПРК «Курск» печально знаменитого первого отсека Россия своими силами произвести так и не смогла. Для этого пришлось прибегнуть к помощи международного концерна. Да и тот готовился к операции около двух лет! Как участник и очевидец событий, связанных с «Курском», скажу, что его первый отсек был почти оторван взрывом от основной части корпуса. И то сколько надо было с ним возиться! В случае же с «Принцем» речь идет о нормальном корпусе. Однако не обманывал же Виктор Коржов, утверждая, что в месте гибели «Принца» отсутствовала

часть его корпуса. Объяснение этому очевидному факту следует, видимо, искать в самом описании гибели британского парохода. А оно гласит, что после третьего удара о скалы «Принц» разломился на несколько частей (возможно, именно на три), которые отдельно и затонули. В том, что кормовая и носовая части судна сохранились, а средняя нет, тоже нет ничего необычного. Она могла быстрее проржаветь, ее могло впоследствии время разбить о камни, наконец, ее могли в свое время просто поднять на металлолом. Кроме того, как мы знаем, «Принц» перед гибелью разломился на две или три части. Да мало ли что могло случиться с куском железа на морском дне за полторы сотни лет!

Впрочем, вопросы остаются. В августе 1928 года в Балтийском море ЭПРОН поднял потопленную в 1919 году английскую подводную лодку L-55. Ставший к этому времени председателем ОГПУ Вячеслав Менжинский горячо благодарил руководителя этой операции Льва Мейера с успехом. Но поздравление было несколько странным: «Подняв L-55, вы сделали больше, чем если бы даже привезли в Москву золото с “Черного принца”». Но почему Менжинский сказал именно «привезли», а, к примеру, «не нашли» или «не достали»? Что это, простая оговорка? Или шеф ОГПУ знал, что говорил?

Если считать, что Менжинский не оговорился, значит, к августу 1928 года золото «Принца» было уже найдено. Его оставалось только поднять и привезти в Москву. Уже не осталось свидетелей тех событий, которые могли бы подтвердить или опровергнуть нашу версию.

Напомним, что все лето 1924 года ушло якобы на неудачные подводные погружения. В 1925 году, когда затраты перевалили за 100 тысяч рублей золотом, «Принц» так и не был найден. А в 1926 году ЭПРОН лишили финансирования и перевели на хозрасчет (как штрафника или, что скорее, в знак особого доверия?) и засекретили окончательно.

Видимо, совершенно не случайно Сталин хранил сумму выделяемых на пятилетку денег в секрете. От кого же он ждал необходимой информации? Может быть, от руководителя ЭПРОНа Захарова – Мейера?

Еще раз вспомним и японцев. Помимо всего прочего, им было указано точное месторасположение затонувшего «Принца», вроде бы найденного за эти три года черноморскими водолазами. Да, у японцев новейшее оборудование и очень интересная технология погружения с легкой маской, но ведь в случае удачи придется делить золото пополам. А если никакой удачи не будет, то все оборудование и технологии останутся ЭПРОНу. При этом и Захаров-Мейер, и Языков равнодушно спокойны на банкете с японцами, а после их полного провала просто ироничны. Что это все

значит? Может быть, результат был заранее им известен, и японцы просто ничего не могли найти на «Принце» – никакого золота там уже не было. Вернее, было, но совсем на другом судне. Только поднять его без японского оборудования наши водолазы не могли. Вот и пошли на подлог. Таким судном мог быть, к примеру, пароход «Резолют».

Мессинджер, капитан одного из кораблей, в своих воспоминаниях, рассказывая о гибели «Принца», ничего не говорит о его грузе, зато почему-то подробно упоминает некий «ценный казенный груз» на пароходе «Резолют». Так не предположить ли нам, что, отправляя большой груз золота, англичане позаботились в целях его сохранности о дезинформации противника? Золото везли на одном судне, а слухи распространяли в отношении другого. Обычная военная хитрость. Возможно, эпроновцы эту головоломку разгадали и поэтому так смело отдали японцам в концессию совершенно не нужный им «Принц». Так что, вероятно, золото все-таки было!

Из сохранившихся записей Льва Захарова – Мейера: «1928 год стал годом сплошного большого триумфа». Запись несколько странная. Почему? Потому что официальные показатели ничем не отличаются от показателей 1927 года, хотя в августе 1928 года нашли и подняли L-55. Но только ли поэтому?

В августе 1929 года экспедицию награждают орденом Трудового Красного Знамени. Значит, ЭПРОН выполнил задачу, ради которой создавался? И в том же 1929-м начинается первый год знаменитой пятилетки – год Великого перелома. Страна рванулась догонять индустриально развитый мир небывалыми темпами. Но для этого рывка нужен был огромный стартовый капитал. Вот тогда-то Сталин и получил недостающую загадочную цифру, которую ждал четыре года; тогда-то, в 1929-м, и вернулись к забытому уже было пятилетнему плану. Золотом стала платить «нищая» страна за станки, оборудование, за целые заводы, за работу иностранных специалистов из Германии, Америки, Франции. Тогда мир был потрясен советским экономическим чудом, но у чуда была реальная цена: оно стоило тысяч человеческих жизней, фанатичного труда и, конечно, огромных денег... За время первой пятилетки только в капитальное строительство было вложено восемь миллиардов рублей (вдвое больше, чем за предыдущие 11 лет!). Был построен автозавод-гигант в Нижнем Новгороде (чертежи, станки покупали у Форда, оттуда же, из Америки, прибыли и специалисты). Днепрогэс и целый ряд металлургических заводов в Запорожье и Магнитогорске. Сталинградский тракторный завод, авиационные и танковые заводы. Туркестано-Сибирская

магистраль (знаменитый Турксиб). Созданы с помощью немецких инженеров химическая промышленность и многое другое. Так откуда взялись вдруг деньги? С неба свалились, как говорят в подобных случаях? Или все-таки были подняты со дна морского?

Это одна из версий возможного развития тех давних драматических событий. Хотя, возможно, и это – всего лишь версия...

* * *

Тем временем вокруг ЭПРОНа происходили весьма странные события. Ближе к 1927 году Мейер отчетливо ощущал скрытое противодействие его делу. Он подчинялся непосредственно Ягоде, который несколько раз пытался избавиться от ЭПРОНа в своем ведомстве. С конца 1929 года Мейер начинает открытую борьбу с чиновниками ОГПУ за сохранение ЭПРОНа и за право им руководить. Он обращается к Менжинскому и Ягоде с просьбой освободить его от основной (чекистской) работы, чтобы отдавать все свои силы ЭПРОНу. Документально известно, что уже к 25 марта 1930 года ЭПРОН возместил ОГПУ все средства, затраченные на организацию работ в 1923–1924 годах, а 22 июня 1930 года пришел приказ ОГПУ об освобождении Мейера от руководства ЭПРОНом.

Полтора года после ухода Мейера из ЭПРОНа его буквально заваливали коллективными и личными письмам, прося вернуться.

К этому времени дух старого ЭПРОНа был сломлен, а в цирке в Ленинграде ставится аттракцион «ЭПРОН». Для него сделали «громадный аквариум, во всю арену, высотой три метра. В этот аквариум будут спускаться водолазы и проделывать разные водолазные работы: рубка, пилка под водой и резка металлов; в заключение всплывает подлодка, при этом чтец зачитывает историю ЭПРОНа и его достижения. Из пушки в публику будут стрелять листовками с силуэтами поднятых кораблей...» (из письма инженера ЭПРОНа Ф. Л. Шпаковича Л. Н. Мейеру).

Между тем на бывшего начальника ЭПРОНа было совершено покушение, оформленное как автомобильная авария (по крайней мере так считал сам Мейер). Лев Николаевич и адъютант Шишунов были тяжело ранены. Шофер благополучно выпрыгнул. Машина перевернулась несколько раз. Адъютант остался инвалидом. Вскоре произошло отравление Мейера на квартире М. П. Фриновского. Во всех случаях выручал и спасал в то время известный военврач П. В. Мандрыка, верный друг Льва Николаевича и его постоянный спутник на охоте (госпиталь

имени Мандрыки – в Москве, на углу Старого Арбата и Серебряного переулка).

В 1923–1930 годах Лев Николаевич, руководя ЭПРОНом, был одновременно начальником Особого отдела Московского военного округа. Его заместителем был М. П. Фриновский, впоследствии, уже в качестве заместителя наркома Ежова, подписавший ордер на арест Л. Н. Захарова-Мейера.

После опалы 1930 года Мейер проживает то в Ташкенте, то в Саратове, где служит в территориальных органах НКВД. В 1934 году у руководства НКВД вдруг появляется идея назначить Мейера начальником пожарной охраны СССР, которая тогда тоже входила в состав НКВД. Спустя некоторое время Мейера назначают заместителем начальника ГУЛАГа. Все это время Мейер настойчиво просит руководство НКВД отпустить его на учебу. И тут ему препятствует Ягода. Тогда Мейер пытается вернуться в ЭПРОН. Но получает отказ. Однако Мейер все же добивается своего и поступает в Военную академию имени М. В. Фрунзе, которую успешно оканчивает в 1935 году. Вскоре ему присваивают звание корпусного комиссара.

Последний период жизни – гражданская война в Испании. Вот сведения из письма Советского комитета ветеранов войны: «Участников войны в Испании осталось мало. Из опросов товарищей установлено, что ответственный за отправку кораблей из Одессы и Севастополя был тов. Мейер. Лиц, которые с ним работали и лично знали его, нет».

Дети Льва Николаевича до сего дня сохранили испанскую пилотку отца. По предположениям детей, Лев Николаевич был в Испании дважды – во второй половине 1936 года, возможно, на подводной лодке. Вполне возможно, что как чекист, имевший практический опыт работы с золотом, Мейер курировал именно этот вопрос и в Испании. По-видимому, именно он занимался и доставкой золотого запаса Испании в СССР, в особенности его последней партии, которая переправлялась в чрезвычайно сложных условиях.

По воспоминаниям племянницы Мейера О. Т. Леонтьевой, вскоре после возвращения в СССР, 9 июня 1937 года, Мейера арестовали прямо в поезде. Жена и дочь напрасно встречали его на вокзале. Никто из вагона не вышел. При обыске в квартире Мейера нашли карты пограничных с Польшей районов, сделанные им для дипломной работы в академии Фрунзе. При обыске исчезла и весьма загадочная рукопись Мейера «Темно-голубая бездна». По другим сведениям, рукопись именовалась «Темно-голубой мир». Известно, что редактором ее был сам Максим Горький. В

ней описывалась работа ЭПРОНа и вполне могли быть сведения об истинных событиях, связанных с «Принцем». Из всего архива Мейера уцелела только небольшая статья о подъеме L-55, опубликованная в журнале ВМФ «Советский моряк» (1959, № 4, 5).

Но Ягода по какой-то причине не успел уничтожить Мейера или не захотел этого сделать. Мейер был осужден, уже в бытность руководства НКВД Ежовым, Особым совещанием 10 августа 1937 года и сразу же расстрелян «за оскорбление суда действием». Ни одного протокола следствия он так и не подписал. Согласно протоколу, расстрел был произведен во дворе внутренней тюрьмы на Лубянке. От случайных свидетелей родственники узнали, что расстрелянный шпион и враг народа наутро еще «валялся во дворе внутренней тюрьмы – совершенно седой, с белыми усами и бородой». Мейеру было всего 38 лет. Жена и дети свидетельствуют, что еще в мае того же 1937 года, когда они видели его, Лев Николаевич был ярким брюнетом...

Правомерен вопрос, почему же сегодня, по прошествии стольких лет, руководство ФСБ (преемника тогдашнего ОГПУ) хранит тайну золота «Принца», если оно было действительно найдено и поднято?

Профессор Бостонского университета В. Бернштейн, занимавшийся историей «Принца», писал о возможных причинах этого молчания: «Если бы официальный российский представитель подтвердил, что ЭПРОНу удалось поднять золото “Черного принца”, разразился бы грандиозный международный скандал. Первыми финансовые претензии предъявили бы японские фирмы. Поэтому до сих пор существует тайна “Черного принца”».

Что касается дальнейшей судьбы ЭПРОНа, то до начала Великой Отечественной войны было поднято 450 боевых кораблей и транспортных судов. А во время войны ЭПРОН была передана Военно-морскому флоту, где на ее основе была создана аварийно-спасательная служба, сегодня существующая как УПАСР (Управление поисково-аварийных спасательных работ).

Было ли вообще золото на «Принце»?

Вопрос, честно говоря, закономерный. А может, всем нам вот уже полтора столетия «пудрят мозги» и никакого золота на «Принце» никогда не было?

Отметим, что в 1854 году по свежим следам катастрофы о затонувших сокровищах никто даже и не заикался. Английские газеты того времени писали, что груз «Принца», в основном, состоял из одежды – рубаш, тулупов, шапок, нижнего белья, а также из простыней, одеял, спальных мешков и тому подобных вещей.

Кстати сказать, прямого указания на гибель золота со стороны официальных британских властей во время Крымской войны не было. Это, впрочем, понятно. Зачем было королеве Виктории и лордам адмиралтейства объявлять о своей грандиозной неудаче? Только лишь для того, чтобы порадовать своего главного врага – российского императора Николая I, а также несказанно огорчить своих солдат в окопах под Севастополем, что им не видать положенного жалованья, как своих ушей? Но война не вечна. Что же было потом? А ничего!

Да, в европейской прессе начали одно за другим появляться сенсационные сообщения о золоте «Принца». Но английские власти не объявили о потере золота и после окончания Крымской войны.

Объяснение этому факту есть, и оно лежит в политической плоскости. Дело в том, что в середине XIX века викторианская Англия занимала в мире то же главенствующее положение, что сегодня США. В такой ситуации очень много сил и средств тратилось английскими властями на создание положительного имиджа великой державы, которая никогда не допускает ошибок ни в войнах, ни в большой политике. Что же касается вопросов мореплавания, то здесь англичане считали себя лучшими в мире. Где уж тут признавать весьма бездарную потерю большого количества золота! Много ли мы сегодня знаем случаев, когда руководство США признает свои политические ошибки, военные неудачи, не говоря уже о бездарной потере части золотого государственного запаса?

Кроме того, по всем международным законам, лежащий в российских водах «Принц» считался российским боевым трофеем. Трофеем было и все то, что находилось в его трюмах. Так что, если бы даже содержимое «Принца» было поднято наверх, англичанам не полагалось из поднятых ценностей ни одного процента. А зачем тогда было им привлекать к

«Принцу» внимание официальных российских властей? Пусть журналисты пишут все, что им заблагорассудится, на то они и журналисты! Никто из серьезных людей на них особого внимания не обратит.

Отметим и то, что, владея гигантскими колониями по всему миру, Англия имела во второй половине XIX века столь огромный золотой запас, что потеря нескольких десятков бочонков была для нее не слишком заметной. Гораздо чувствительнее была бы потеря политического имиджа, если бы эта история вскрылась на государственном уровне.

Именно так, весьма неохотно в 80-х годах XX века будет реагировать на подъем ленд-лизингового золота с потопленного крейсера «Эдинбург» руководство СССР при всей вроде бы очевидной выгоде. Для великих держав золото – далеко не всегда самое главное. Гораздо важнее политические дивиденды.

Считается, что одним из первых о затонувшем на «Принце» золоте поведал миру бывший комендант Балаклавского порта Леон Хите. Старый моряк вышел в отставку сразу после войны и, решив, что дела минувших дней уже не составляют никакой тайны, не удержался от сообщения в прессе. Так ли это обстояло на самом деле, сказать не берусь, первоисточника в руках не держал. Но если первым о балаклавском золоте действительно высказался бывший комендант Балаклавы, то это многого стоит. Кому, как не ему, было знать, о том, какие именно грузы хранил в своих трюмах несчастный «Принц»!

Принципиальная позиция Англии по отношению к золоту «Принца» сделала свое дело, и царское правительство никогда данной проблемой не занималось, считая, что коль Лондон относительно золота молчит, то никакого золота и не существует.

Мы уже говорили, что историей «Принца» в свое время весьма основательно занимался известный писатель Михаил Зощенко. Интересно его мнение и по вопросу, было ли вообще золото на «Принце». Зощенко пишет:

«Теперь подойдем ко второму вопросу – имелось ли золото на погибшем “Черном принце”?»

Этот вопрос также следует проверить со всей тщательностью. Впрочем, вопрос решается более коротко, чем первый.

Со всей очевидностью можно сказать, что даже если на “Черном принце” имелось золото, оно не было найдено за все эти 70 лет. Иначе об этом раззвонили бы на весь мир. Скрывать не было причин. Можно лишь, пожалуй, допустить одно обстоятельство, которое осталось не известным миру, – это если англичане достали золото тотчас после катастрофы.

Однако оставим это обстоятельство пока в стороне и попробуем решить основной вопрос – был ли золотой груз на “Черном принце”?

За то, что золото все же было, говорит, во-первых, вся печать, которая затрагивала вопрос о “Черном принце”. Однако следует немедленно отметить, что о золоте говорит печать, более близкая нашему времени.

В старинных изданиях мы всюду читаем, что “Принц” вез ценный груз, но то, что было золото, не указывается.

А уж казалось, что русские газеты того времени должны бы разгласить о такой потере врагов. Тем не менее нам не удалось отыскать сообщений о гибели золота.

Например, «С.-Петербургские ведомости» за 1854 год сообщают: “Погибли 32 английских судна и винтовой пароход “Принц” со всей зимней одеждой для армии и различным грузом в 300 тысяч долларов, со всем экипажем”.

Известный военный историк того времени (Зощенко имеет в виду середину XIX века. – В. III.) Аничков также не сообщает о гибели золота. Он пишет: “У Балаклавы погиб “Принц”, только что прибывший с зимней одеждой и грузом на 375 тысяч рублей серебром” («Военно-исторические очерки»).

«Морской сборник» за 1854 год сообщает, что «пароход “Черный принц” погиб со всем экипажем, с зимней одеждой и с грузом в 500 тысяч франков».

Английская печать того времени, перечисляя, что именно погибло, тоже ничего не говорит о золоте. Зато печать более поздняя полна сообщениями о золоте.

В английской книге «Крымская война» (1877 год) указано, что «Принц» вез 500 тысяч фунтов стерлингов и теплую одежду.

В дальнейшем же каждое сообщение о «Принце» связано с погибшим золотом. Однако нам более ценны указания старой печати. И поэтому, ознакомившись и с теми и с другими источниками, мы склоняемся к мнению, что на «Черном принце» золота (во всяком случае, большой суммы) не было.

Однако давайте попробуем разобраться в этом деле без ссылки на документы. Уже поверхностный взгляд говорит, что вряд ли золото (в такой сумме) было на пароходе. В самом деле, предположим, что в Балаклаву прибыло пять миллионов рублей для уплаты жалованья армии. Пароход теряет якорь. Находится во время первого шторма (10 ноября) в явно рискованном положении. Тем не менее начальник порта не желает принять в гавань прибывший пароход. Вместо этого начальник порта посылает

«Принцу» один якорь.

Обстоятельство чрезвычайно абсурдное в том случае, если на «Принце» было золото. Все поведение капитана порта указывает на то, что на «Принце» золота не было, в противном случае желанный корабль был бы бережно поставлен в гавань и его не стали бы подвергать опасности стоять на одном якоре.

Тут даже не помогает делу, если отказ принять «Принца» рассматривать как боязнь, что пароход попадет в руки русских в случае их наступления. Этот случай нельзя допустить, так как судно было винтовое и, находясь под парами, оно всегда могло убраться вовремя.

То, что «Принц» не был принят в гавань, говорит о том, что его прибытие не считалось чем-то экстраординарным.

И это есть второе (после печати) доказательство того, что большого золотого груза на «Принце» не было.

Однако против того, что было золото, говорит еще одно немаловажное обстоятельство, основанное на архивных документах.

В английском парламенте в 1854 году на запрос по поводу гибели «Принца» некто сэр Грахем сказал, что действительно имеется известие о потере парохода «Принц». Однако, перечисляя потери, докладчик ничего о золоте не упомянул. В следующем же году в отчете английского парламента значится следующее показание Джона Вильяма Смита: «Я должен установить, что накладная на 60 тысяч соверенов пришла для комиссариата с этим судном. И хотя я не имел специального приказа в отношении распоряжения этими деньгами, тем не менее я взял на себя ответственность выгрузить их утром в воскресенье в Константинополе и таким образом спас их».

Это немаловажное показание говорит о том, что спасено было около полумиллиона рублей золотом. Однако это, конечно, еще не означает, что, кроме этих денег, на «Принце» не могло быть других сумм. Быть может, тут речь шла о спасении части золотого груза.

В общем, эти три факта, связанные вместе, дают, по-видимому, правильную картину того, что было. Очень вероятно, что на «Черном принце» имелось золото именно в том количестве, какое было снято в Константинополе. То есть, другими словами, «Принц», выгрузив полмиллиона рублей в Константинополе, пришел в Балаклаву без золотого груза.

И к этим трем фактам можно добавить четвертый факт.

За все 80 лет англичане не проявили активного интереса к своему золоту, лежащему на дне моря.

Больше того, почти все страны в той или иной степени приступали к работам либо высказывали желание отыскать затонувшее сокровище. Англия же осталась равнодушной к своим деньгам.

И это есть четвертое доказательство того, что золота на затонувшем «Черном принце» не было. <...>

Конечно, наше предположение гадательно. И мы бы предложили такую пропорцию: 95 % за то, что золота не было, 4 % за то, что англичане достали золото вскоре после гибели парохода, 1 % за то, что золото осталось в море.

Мы познакомились с точкой зрения Михаила Зощенко. На мой взгляд, она весьма интересна, хотя и не бесспорна. Попробуем во всем разобраться.

Итак, по имеющимся из разных источников сведениям, на «Принце» было золото. Количество его, как мы уже говорили, весьма разнится. Наиболее часто встречающаяся цифра, фигурирующая в материалах о «Принце», – это 30 бочонков золота в английской и турецкой валюте на сумму свыше двух миллионов золотых рублей (в ценах 1854 года) для уплаты жалованья войскам.

Впрочем, писали и о том, что «Принц» привез, «как известно, 200 тысяч фунтов стерлингов», что «на этом корабле было до 10 миллионов рублей одной золотой монеты», что «золота было в 20 бочонках на сумму около пяти миллионов».

Места для фантазии сокровища «Принца» оставляли много. К примеру, писатель Александр Куприн, не ссылаясь ни на какие источники, утверждал: «Золото достигает огромной суммы – 60 миллионов рублей звонким английским золотом». Умри, красивее не скажешь!

Все печатные источники приводят самые что ни есть «скрупулезно проверенные данные». Например, в первом издании в Большой советской энциклопедии сказано весьма уклончиво: «Бочонки с золотом на огромную сумму». Но что такое «огромная сумма»? Для нищего и 100 рублей – сумма огромнейшая!

Так было ли вообще золото на борту «Принца»? Имеются ли какие-либо британские документы, однозначно подтверждающие, когда и в каком количестве было принято золото на борт «Принца»? Увы, такие документы пока широкой общественности не представлены.

Является ли это доказательством отсутствия золота на борту погибшего судна? Разумеется, нет! Потеря золота могла обернуться большим скандалом и скомпрометировать всю Крымскую экспедицию, которая тогда поглощала огромные финансовые средства без реальных политических результатов. Однако умолчание «золотой темы» в отчете

парламента по делу «Принца» – факт достаточно странный.

Любопытно мнение на сей счет известного отечественного флотоводца, адмирала флота Советского Союза И. С. Исакова:

«“Принц”, “Принц-регент”, “Черный принц”, 200 000... 500 000 франков, 1 000 000 фунтов стерлингов, 60 000 000 франков, миллионы рублей золотом... Разные названия корабля, разные суммы, разные места его гибели...

Да, действительно, найденный эпроновцами затонувший корабль мог быть и “Принцем”, и “Язоном”, и “Хоупом”, и “Резолютом”. До сих пор нет достоверных сведений, что пять золотых монет, поднятых японцами, были из тех бочонков, которые вез “Принц” для выплаты жалованья солдатам.

А было ли вообще золото на борту “Принца”, когда он пришел на балаклавский рейд? Историки и горе-историки вроде В. С. Языкова из числа сотрудников ЭПРОНа и представители японской фирмы “Синкай Когииоссио”, пытавшиеся восстановить подлинную картину катастрофы “Принца”, забыли или не сочли достойным внимания один примечательный факт.

Ни одна шинель, телогрейка, пара сапог, ни один соевый не могли попасть в Балаклаву без санкции суперинтенданта британских экспедиционных сил, действовавших в Крыму. Суперинтендант был подчинен непосредственно финансовым органам Вестминстера в Лондоне, а его контора во время Крымской войны находилась в Константинополе.

Доставленные “Принцем” в Истамбульский порт обмундирование, амуниция, продовольственные запасы и золото должны были быть направлены в Балаклаву по списочному составу, предоставлявшемуся из Крыма главнокомандующим. Списки людей, погибших в боях, от болезней и эпидемий, с дьявольской последовательностью, каждый день расходились с фактическими потерями, а “разница” оставалась в руках разбитных клерков (конечно, не без ведома их прямого начальника – суперинтенданта).

То, что манипуляции с золотом и снаряжением приносили прибыль подчиненным британского суперинтенданта в Константинополе, очевидно. Вот почему наиболее достоверной версией надо считать ту, которая утверждает, что бочонки с золотом были перегружены в Истамбульском порту на какой-то другой корабль и после этого “Принц” ушел в Балаклаву.

А вот другое веское свидетельство того, что на “Принце” не было золота. В эпопею “Принца” жестоко пострадали многие страны, кроме Англии. Так, Франция на поиски клада истратила полмиллиона, Италия – 200 тысяч, Япония – почти четверть миллиона рублей золотом, в то время

как Англия даже ни разу не предприняла попыток получить лицензию на право работ для извлечения погибшего корабля флота Его Величества.

Бросается в глаза еще один немаловажный факт. Почти все исторические материалы, относящиеся к периоду Крымской войны, не упоминают, что на борту «Принца» к тому времени, когда он прибыл на Балаклавский рейд, было золото.

О бочонках с золотыми монетами говорят источники более позднего времени, когда широкая молва сделала «Принца» «Черным».

Что здесь сказать? Разумеется, мнение столь известного отечественного флотоводца, как адмирал флота Советского Союза Исаков, весомо. Однако заметим, что свои мысли о «Принце» Исаков писал в 60-х годах, на склоне лет. К этому времени Балаклава уже стала базой ракетных подводных лодок Черноморского флота, имеющих на вооружении боеголовки с ядерными боевыми частями, а потому посещение не только самой Балаклавы, но и ее окрестностей, а также акватории вокруг бухты посторонними лицами было строжайше запрещено. В такой ситуации всякие разговоры о «Черном принце» воспринимались нашими адмиралами очень болезненно, так как они возбуждали ненужный интерес к Балаклаве, а заодно и к ее ракетно-ядерным секретам. Именно в этой связи обратился к теме «Принца» и Исаков, чтобы силой своего авторитета доказать, что никакого золота на «Принце» никогда не было, а значит, обывателю незачем и думать о посещении Балаклавы. Так что к аргументам известного адмирала в данном случае следует относиться достаточно осторожно.

Что касается подозрительно упорного нежелания Англии участвовать в подъеме золота «Принца», то об этом мы уже говорили. Что же до английской базы снабжения Крымской армии в Константинополе то об этом мы поговорим сейчас более подробно.

В третьем отчете следственной парламентской комиссии на странице 232 под № 15 729 имеется следующее, приводимое в буквальном переводе показание помощника главного интенданта Джона Вильяма Смита, данное им 26 апреля 1855 года:

«Я должен установить, что накладная на 60 тысяч соверенов (фунтов стерлингов) пришла для комиссариата с этим судном («Принц». – В. Ш.), и хотя я не имел специальных приказаний в отношении распоряжения этими деньгами, я взял на себя ответственность *выгрузить их в воскресенье утром в Константинополе и таким путем спасти их*. Три дня спустя я имел настоятельное требование на 50 тысяч фунтов золотом и 3 тысячи фунтов серебром, которые пришли благополучно на другом корабле».

В том же отчете на странице 395 имеется донесение в Лондон главного

интенданта, посланное им 18 ноября 1854 года за № 419. Вот оно: «Пароход “Принц”, недавно прибывший из Англии, также погиб при этих обстоятельствах со всем своим ценным грузом, *за исключением 60 тысяч фунтов стерлингов золотом, которые были выгружены в Константинополе.* Помимо большого запаса теплой одежды, в которой армия крайне нуждается, он имел разнообразный груз для комиссариата, подлежащий замене в кратчайший срок, согласно фактуре, которая, предполагаю, осталась в одном из артиллерийских архивов Лондона, за исключением 50 пистолетов для комиссариата, которые я не считаю нужным присылать». Подпись – Вильям Фильдер.

Смит был прислан в Константинополь в марте 1854 года для организации снабжения английской армии и потом оставался в этом городе в качестве помощника главного интенданта Фильдера. Грузы, прибывшие в Константинополь для комиссариата (так называлось тогда интендантство – учреждение, ведавшее снабжением), поступали в распоряжение Смита, если только не были назначены прямо в Варну или в Крым. Неимение прямых указаний о назначении прибывших на «Принце» 60 тысяч фунтов стерлингов золота и послужило для Смита поводом выгрузить его в Константинополе.

Донесение главного интенданта Фильдера о гибели «Принца» и спасении золота (или части находившегося на его борту золота, выгруженного в Константинополе) было послано в Лондон 18 ноября 1854 года, то есть через четыре дня после катастрофы. А показание Джона Смита давалось 26 апреля 1855 года, то есть через несколько месяцев, когда впечатление, произведенное гибелью целой флотилии, уже сгладилось. И можно утверждать, что деловитый и немногословный англичанин, давая показания парламентской следственной комиссии, облеченной исключительными полномочиями, взвешивал каждое слово, зная, что его рассказ прочтет вся Англия. Сведения, данные Фильдером и Смитом в разное время и при разных обстоятельствах, совпадают, и это придает им особую достоверность.

Однако отметим, что два вышеприведенных документа были напечатаны в английском официальном издании 1855 года, отпечатанном по приказу парламента для ознакомления английского общества с истинным положением дел на Востоке. Разумеется, что, даже если бы на борту «Принца» погибло большое количество золота, в пропагандистском издании об этом никогда бы не стали давать информацию. Ведь тогда война сразу перестала бы быть популярной. Еще бы, кому понравится, когда груды британского золота бездарно выбрасываются в море!

Утверждение Джона Вильяма Смита весьма любопытно. Во-первых, он уменьшает сумму до 60 тысяч соверенов. Во-вторых, утверждает, что выгрузил эти деньги в Константинополе. На поверхности, казалось бы, лежит однозначный вывод: в момент катастрофы никакого золота на борту «Принца» не было! Об этом совершенно ясно пишет в своем отчете вышеупомянутый Джон Вильям Смит.

Но не будем торопиться с выводами! Во-первых, сразу же возникает вопрос: для чего надо было вдруг, ни с того ни с сего выгружать золото с «Принца» в Константинополе? Только затем, чтобы потом везти его в тот же Крым, но уже на другом судне? В чем здесь смысл? Ведь «Принц» был надежнейший, быстроходный пароход, и если оценивать его по критериям надежности, то в 1854 году он соответствовал наивысшей оценке. Согласимся, что ни Джон Смит, ни кто-либо другой не мог, сидя в Константинополе, предугадать страшный ураган у берегов Балаклавы! Получается какая-то ерунда! Золото для чего-то выгружают в Константинополе, а потом снова везут в Крым.

Однако посмотрим отчет Джона Вильяма Смита внимательнее. Во-первых, автор отчета ничего не говорит о том, что 60 тысяч соверенов – это вообще все золото, которое было загружено на «Принц». Это лишь сумма, предназначенная комиссариату, где служил Д. Смит. Но ведь на «Принце» вполне могло находиться еще много иного золота, предназначенного для других целей и для других комиссариатов. Об этом Д. Смит ничего не говорит по вполне понятным причинам. Он отвечал за деньги своего комиссариата, за них и отчитывался. Смит пишет, что указанную сумму он снял по своему усмотрению.

Но подумаем: если правительство Англии в спешном порядке отправляет золото для крайне нуждающейся в нем воюющей армии, мог ли рядовой чиновник по своей прихоти выгрузить это золото в пути для иных нужд без указания свыше (то, что такого указания у него не было, пишет сам Смит)? Да никогда! Если бы он это сделал, то завтра бы уже сидел, в лучшем случае, у биржи труда, а скорее всего, по законам военного времени оказался бы за тюремной решеткой. Никакой чиновник никогда не мог изменять решение британского правительства, а вопрос с доставкой золота был именно стратегическим, поскольку решение этого вопроса обеспечивало не только жизнедеятельность солдат, но прежде всего их лояльность правительству и высокий боевой дух. В момент, когда взоры всего мира были прикованы к Севастополю и именно там решался вопрос, является ли Англия первой державой мира (таковой она себя декларировала, хотя, может, это только блеф), вопрос о боевом духе армии

(а следовательно, о золоте) являлся первостепенным. Вот почему в своем отчете Д. Смит и написал исключительно только о той части суммы, которой он мог распоряжаться по своему усмотрению и которой он распорядился так, как посчитал нужным.

Внимательно ознакомившись с отчетом Д. Смита, вполне можно предположить, что ситуация развивалась следующим образом.

Первоначально в Англии на «Принц» было загружено не только золото, предназначенное для армии и флота в Крыму. Часть денег (60 тысяч соверенов) с самого начала предполагалось выгрузить в Константинополе для решения каких-то финансовых вопросов в турецкой столице.

Последнее вполне вероятно. Через Константинополь шло все снабжение армии в Крыму. Там закупались продовольствие, фураж. Определенные суммы надо было выплачивать и туркам за оказываемые услуги. Наконец, в Константинополе размещались тыловая база снабжения Крымской армии и многочисленные госпитали. Там загружались, разгружались и ремонтировались суда союзников. На все это нужны были весьма солидные деньги.

Итак, выгрузив часть денег (60 тысяч соверенов), «Принц» продолжил свой путь к Балаклаве, где и погиб во время урагана со всем оставшимся на его борту золотом. Так как деньги, предназначенные для Крымской армии, безвозвратно погибли, надо было что-то срочно решать и хотя бы частично возместить воюющей армии понесенные убытки. Обобранная и голодная армия не много навоюет!

В данной ситуации вполне логично выглядит действие, описанное в отчете Д. Смитом. Он прямо пишет, что оставленные в Константинополе деньги были срочно переправлены в Крым. Правда, автор не указывает причин их отправки, но этого от него и не требовалось: причина столь кардинального решения вопроса всем тогда была понятна. Маневром с «константинопольским золотом» удалось на некоторое время успокоить солдат. С турками можно было расплатиться и несколько позднее. Если все происходило именно так, как предположили мы, то отчет Д. Смита выглядит вполне логично.

Михаил Зощенко считает одним из косвенных фактов, подтверждающих отсутствие на борту «Принца» золота, то, что капитан порта не дал «Принцу» (несмотря на потерю станковых якорей) разрешения на внеочередной вход в Балаклавскую бухту. Зощенко считал, что, если «Принц» действительно вез золото, ему везде бы давали «зеленый свет». Логика в этом есть, но... На отказ впустить «Принц» в бухту у капитана порта Декре могло быть множество доводов. Разумеется, все капитаны

судов стремились как можно быстрее разгрузиться, чтобы не терять драгоценного времени на рейде у Балаклавы: за быстрый рейс получали немалые надбавки от заказчиков. Каждый стремился проникнуть в бухту в обход других всеми возможными способами, включая взятки. Буквально за сутки до визита капитана «Принца» Гуделя в портовую контору был отстранен и арестован капитан судна «Резолют» Левис, который пытался всучить взятку за внеплановый проход в бухту. Да, золото имело огромное значение. Но не меньшее значение для командования осадной армии имели и стоящие в общей очереди транспорты с порохом, ядрами и маршевым пополнением. Кроме того, Балаклава была забита что называется, под завязку, и ставить под разгрузку «Принца» было просто некуда. Капитан порта Декре, скорее всего, сделал все, что мог. Он пообещал из своих не слишком больших запасов якорь «Принцу» и то, что при первой возможности даст добро на вход в бухту. Кроме того, никто, разумеется, никак не предполагал, что Черное море столь стремительно и безжалостно внесет свои коррективы в положение дел у Балаклавской бухты, разом перечеркнув все расчеты капитана порта. В момент прихода «Принца» в Балаклаву шла обычная, рутинная работа по приему и отправке транспортов. Так обстояло дело и до 14 ноября 1854 года, и после катастрофы, вплоть до самого окончания Крымской войны. Поэтому, на мой взгляд, в данном случае утверждение Зоценко не слишком убедительно.

Не столь давно в прессе появилось сообщение: еще в начале 60-х годов XX века англичане якобы официально оповестили мир, что золота на затонувшем «Принце» никогда не было. Однако никто так и не сослался на какой-либо английский источник. А потому это достаточно голословное утверждение не дает однозначного ответа, зато порождает немало вопросов:

- Кто именно оповестил весь цивилизованный мир об отсутствии золота на «Принце» – британское правительство, командование армии, ВМС, а если об этом написала какая-то газета, то какая именно?

- Чем было вызвано внезапное оповещение общественности через 110 лет после трагедии? Истек срок секретности или же англичане сделали это просто из жалости к несчастным кладоискателям?

- Почему о столь громком заявлении никогда не слышал никто из российских и украинских историков, занимающихся событиями Крымской войны и постоянно контактирующих со своими английскими коллегами?

На мой взгляд, перед нами очередная легенда «Черного принца», и, надо полагать, далеко не последняя.

Итак, у нас нет никаких фактов относительно того, что золота на борту «Принца» никогда не было. Однако нет никаких доказательств и обратного, то есть того, что золото на борту «Принца» все же имелось. А потому каждый волен иметь на сей счет свое мнение.

А был ли найден «Черный принц»?

Вопрос этот далеко не праздный. А что, если действительно все подводные кладоискатели до настоящего времени искали не там, где надо, а потому и не добились успеха? Могло ли получиться так, что с самого начала была допущена какая-то ошибка в определении места гибели парохода? Определенные сомнения в том, что вообще когда-либо и кому-либо удавалось найти «Принца», появились уже во время первых экспедиций в Балаклаву. Эти же сомнения, а значит, и споры остаются по сей день.

До настоящего времени нет никаких точных доказательств того, что водолазы спускались именно на «Принц», как и того, что поднятые в разное время со дна Черного моря предметы принадлежали именно «Принцу».

С легкой руки инженера В. С. Языкова, голословно утверждавшего, что «Принц» был единственным железным судном из всех судов, ставших жертвой урагана 1854 года, долгое время считалось, что первое попавшееся на дне железное судно обязательно является «Принцем». Но так ли это на самом деле?

Обратимся к первоисточникам. Попробуем, к примеру, выяснить, что за пароход был «Язон». В английском журнале «Прэктикл Мэке-никс Джорнал» за 1854 год находим то, что по какой-то непонятной причине не было известно в свое время ни Языкову, ни эпроновцам, ни японцам: «...В Блекуолле... были выстроены три однотипных парохода, соответственно, названные “Годден Флис”, “Язон” и “Принц”». Но если «Принц» имел железный корпус, то и однотипный «Язон» должен был иметь точно такой же.

Далее в «Прэктикл Мэке-никс Джорнал» приведены самые подробные размеры и характеристики каждого парохода. Отсюда можно сделать следующие выводы. Во-первых, перед штормом на Балаклавском рейде стояли два однотипных парохода – «Принц» и «Язон». Во-вторых, если бы «Прэктикл Мэке-никс Джорнал» попался на глаза эпроновцам или японцам во время подъема частей корпуса, то по точной спецификации, приводимой журналом, в 1920-х годах еще можно было бы установить, является обследуемое судно «Принцем» или нет. К сожалению, никто этого не сделал. Сейчас же, по истечении полтораста лет, вряд ли что-то можно здесь исправить.

Именно поэтому у крымских кладоискателей до сих пор бытует

оптимистичное мнение, что во время подводных экспедиций и ЭПРОНа, и японцев водолазы ныряли вокруг да около. И что набитые золотом трюмы «Черного принца» так и покоятся до сегодняшнего дня где-то на дне.

Сомнения в том, был ли найден именно «Принц», как мы уже отмечали, высказал еще Михаил Зощенко.

Из письма-отчета руководителя японской экспедиции Катаоки от октября 1927 года: «“Черный принц” погиб на том самом месте, где мы производили расследование...»

Полемизируя с заочно с Катаокой, Зощенко писал:

«Пароход, над которым работала японская экспедиция, почти всеми специалистами был признан “Черным принцем”. Катаока также не имел сомнения, что это был “Черный принц”. Мы тоже имеем некоторую склонность думать, что это был знаменитый пароход. И мы не собираемся со всей твердостью доказывать противное, но сделать несколько предположений нужно.

Работа следователя заключается не в том, чтобы полагаться на ощущения и на чужие доказательства. Работа следователя состоит в том, чтобы тщательно проверить и продумать разрозненные факты и попробовать связать их в одно целое, подчиненное логике во всех мелочах.

Мы, собственно, не знаем, каковы были у Катаоки доказательства, удостоверяющие то, что найденный пароход – “Черный принц”.

Катаока в своем деле не был достаточно компетентен, так что его мнение можно считать неавторитетным. Больше того, даже в том случае, если бы Катаока знал, что это был не “Черный принц”, он, не желая окончательно подрывать реноме своей фирмы, мог бы, пожалуй, не признаться в своей оплошности.

Что касается специалистов морского дела, то их доказательства основывались главным образом на найденных паровых котлах (и паровой трубе) тех больших размеров, какие можно было предположить у “Принца”.

Но эти доказательства строились на шатком основании: будто бы на Балаклавском рейде не было железных паровых судов, кроме “Черного принца”.

Это основание легко опровергается. По старым журналам и газетам можно установить, что, кроме “Принца”, в Балаклаве были еще шаровые суда, обшитые железом. Во французском иллюстрированном журнале (“Универсаль”) от 23 декабря 1854 года сказано: “В Балаклаве англичане имели чувствительные потери. Девять великолепных транспортов, из которых несколько паровых и между ними “Принц”, разбились о скалы”.

Во французском сборнике “Иллюстрированная история войны с Россией” сказано следующее: “Пароход «Виктория» погиб в гавани, потерявши руль и винт после столкновения с пароходом “Эвон”.

Стало быть, вот еще два паровых судна – “Виктория” и “Эвон”.

Из английского “Механического журнала” за 1854 год (том VI) можно установить, что одного устройства (и одной фирмы с “Принцем”) был также железный винтовой пароход “Мельбурн”.

Кроме того, в английской печати упоминается, что среди грузовых транспортов один транспорт был обшит железом. Это был паровой транспорт “Резолют”.

Итак, если доказательства о “Черном принце” сводились только к тому, что найденные развалины были остатками железного парохода, то эти доказательства не следует принимать в расчет, ибо у Балаклавы, как нам теперь известно, стояло по крайней мере пять железных винтовых пароходов, из которых один, “Резолют”, был гружен порохом и снарядами.

Но так как пароходы “Виктория” и “Эвон” погибли в гавани, то могут быть под сомнением “Мельбурн” и транспорт “Резолют”.

Судя по описаниям современников, “Мельбурн” успел перед штормом уйти в открытое море, так что остается под сомнением грузовой транспорт “Резолют”.

Французская книга “Иллюстрированная история войны с Россией” сообщает, что “Резолют” был удален из гавани ввиду того, что ожидалось наступление. Правда, мистер Катаока предполагал, что над средней частью кузова поработали сами англичане, доставая свое золото.

Но тут мы не беремся что-либо утверждать, так как эта работа была возможна только лишь во время Крымской войны, то есть в те давние времена, когда водолазная техника стояла на слишком низком уровне.

Но если тем не менее англичане и с такой низкой техникой достали свое золото, то это делает им высокую честь, и, стало быть, они вполне заслужили то, что достали. Но тогда странно, что они с таким надменным равнодушием и спокойствием взирали на работу, которая происходила впустую. Впрочем, за давностью лет это дело могло быть позабыто ими.

Итак, на вопрос, был ли найденный пароход “Черным принцем”, мы можем ответить лишь гадательно. Мы можем предположить такую пропорцию: 35 % (из уважения к авторитетным мнениям) за то, что это был действительно “Черный принц”, 50 % за то, что это был “Резолют”, и 15 % за то, что это был какой-нибудь иной пароход, над которым поработали итальянцы».

Разумеется, однозначного ответа на вопрос, был ли найден «Принц»

или же все время за него принимали другие суда с железным корпусом, мы не знаем. Вопрос сегодня для нас в другом: а найдем ли мы ответы вообще когда-нибудь?

Закончилась ли история «Черного принца»?

В 1926 году Михаил Зощенко, заканчивая свой очерк, посвященный загадке золота «Черного принца», писал: «По всей вероятности, мы не ошибемся, если эту историю о золоте назовем легендой. И если это так, то вот прекрасный случай, когда можно увидеть, как именно возникают легенды и как они иной раз заканчиваются.

Впрочем, конца еще нет. Еще могут быть самые большие неожиданности. Например, спустя три года после всех неудач, после того как японская экспедиция ни с чем уехала, снова в наше полпредство в Италии поступило предложение относительно «Черного принца».

Некий итальянский капитан, Р. А. Бозано выразил желание заняться поисками погибшего золота. В своем заявлении (в 1929 году) он пишет:

“Считаю нужным известить вас, что по этому делу я уже вошел в соглашение с английским адмиралтейством, которое недавно сообщило мне все необходимые данные”.

На это заявление руководители ЭПРОНа ответили нашему полпредству в Риме, что итальянцы могут быть допущены к работам, но только в том случае, если у них имеются точные доказательства о золоте «Черного принца».

После этого ответа капитан, видимо, решил поисками золота не заниматься, так как новых заявлений от него не последовало. И тем самым он сохранил кое-какие свои капиталы, которые чуть было не попали в общий мировой котел расходов по розыску «Черного принца». А общая сумма этого расхода столь велика, что она, как сказал Катаока, уже значительно превысила то, что хотели найти.

Человечество привыкло платить большие деньги и нести большие потери за свою склонность к идеалистическим мечтаниям.

И мы полагаем, что история с «Черным принцем» еще не отрезвила романтических голов.

Поэтому тем более интересно видеть, как на шаткой основе и зыбкой почве, как на сказке и легенде возникло мощное учреждение, которое шаг за шагом отбрасывало то, что относится к фантазиям и к выдумке. На общем романтическом фоне, на фоне риска, азарта и игры (то, что характерно для буржуазного строя) велась та реалистическая и ясная линия, которая привела к победе. И на фоне золотой лихорадки это было поразительно видеть.

Так или иначе, у всех желающих найти легендарное золото были тяжкие поражения и большие потери.

Что же касается Экспедиции подводных работ особого назначения, то вопреки всему поражения не последовало. И хотя золото «Черного принца» и не было найдено, зато было найдено то, что давно превысило огромные суммы, каковые желали найти искатели морского клада.

За 15 лет работ ЭПРОНом было поднято со дна моря 250 судов, из которых больше половины восстановлено и бороздят воды морей и океанов.

Помимо судов, ЭПРОН дал нашей промышленности 140 тысяч тонн металла, поднятого с морского дна. И в свете этих дел меркнет сияние легендарного золота «Черного принца».

Казалось бы, что уж на этот раз, после всех невероятных историй вокруг «Черного принца» сегодня можно было бы поставить точку. Увы, как показало время, Михаил Зощенко ошибся. Сияние легендарного золота «Черного принца» с годами не померкло. Не уменьшилось и количество легенд вокруг него.

Отметим еще одну весьма любопытную деталь, связанную с «Принцем». Многие источники пишут, что на пароходе погиб секретный подводный взрывной аппарат, отправленный из Англии для очистки входа в Севастопольскую бухту. Описания этого аппарата нет, но, судя по тому, сколько внимания ему уделяли англичане, надежды на него возлагали очень большие. Вместе с аппаратом в полном составе погибла и группа английских водолазов, специально подготовленных для работы с ним. Это были высококлассные подводные подрывники. С помощью аппарата они должны были направленными подводными взрывами разломать затопленные на входном фарватере Севастопольской бухты корабли Черноморского флота. Затем по пробитому фарватеру в бухту должен был ворваться союзный флот и начать громить с тыла севастопольские бастионы. Шансов отстоять город в такой ситуации не было. Но гибель «Принца» сорвала весь этот хитромудрый замысел. Более англичане к нему не возвращались. Как оказалось, в Англии не было ни второго подводного аппарата, ни подготовленных водолазов-подрывников.

С именем «Принца» неким невероятным образом связаны последние достижения в подводном деле на протяжении почти 100 лет. Вначале это был английский подводный аппарат, затем итальянские, японские и советские водолазные системы. Воистину нет конца не только тайнам, но и мистическим параллелям «Черного принца»!

Не утихают по сей день и слухи о золоте «Принца». Писатель Михаил

Лизинский утверждает, что балаклавские мальчишки якобы до самого последнего времени ныряли к «Принцу» и доставали со дна золотые соверены: «Один из мальчишек вытащил из мокрого кармана какой-то кругляшок, завернутый в грязную марлю, развернул... И на меня глянула сама королева Великобритании Виктория – с золотой монеты чеканки 1854 года. Такие монеты – новейшей чеканки! – могли быть только на “Принце”...»

Красиво, черт побери, однако неправдоподобно. Я сам вырос в Севастополе, многие годы увлекался нумизматикой, а потому часто бывал среди местных коллекционеров, дружил и с мальчишками-сверстниками из Балаклавы. Но никогда и ни от кого я не слышал, чтобы кто-то доставал с балаклавского дна английские золотые монеты. Представим на мгновение, что некий заезжий израильский писатель внезапно появился в сверхсекретной Балаклаве. Как он вообще мог туда попасть в советское время, когда туда не могли попасть к друзьям даже офицеры ВМФ? Никто бы никогда не выдал ему спецпропуска, эмигранта никогда бы не пропустили дальше городского КПП.

Дальше – больше! Со всех сторон к нему вдруг сбегаются незнакомые мальчишки и тащат, тащат старинные золотые монеты... Интересно, мальчишки специально поджидали его или у них вообще было принято кидаться с золотом в кулаке к любому приезжему? Думаю, если бы такие мальчишки в то время в Балаклаве появились, то ими и их родителями сразу бы занялись территориальное и флотское КГБ. После этого продавцы соверенов навсегда бы распростились с Балаклавой.

Но каковы мальчишки! Если «Принц», согласно официальной хронике, лежит на 60-метровой изобате, то, честно говоря, я никогда не встречал мальчишек, которые бы ныряли на эти 60 метров да еще лазили бы на этой глубине по занесенному илом судну! Увы, перед нами еще одна из множества легенд «Черного принца».

С 30-х по 90-е годы XX века о «Черном принце» вспоминали достаточно редко, да и то, в основном, в связи с историей рождения ЭПРОНа. Однако, едва ослабла цензура, а Балаклава из секретной военноморской базы стала Меккой для туристов, возродился интерес к «Черному принцу». Каждый год под Балаклавой уходят под воду все новые и новые энтузиасты, чтобы прикоснуться руками к истории, чтоб попытать счастья в поисках одного из самых легендарных и загадочных кладов в истории человечества.

Из дневника руководителя одной из поисковых экспедиций последних лет к «Черному принцу», севастопольца Анатолия Таврического:

«Прошло 140 лет со времени трагедии “Принца”, и вот наш водолазный катер стоит над местом гибели одного из английских кораблей. Надев подводное снаряжение, мы погружаемся в теплые воды Черного моря. Видимость три метра, дно ровное. Плыдем над грунтом курсом 80 градусов. Вдруг прямо по курсу вижу обросшие мидиями и водорослями шпангоуты старинного деревянного судна. Борта прошиты бронзовыми гвоздями полуметровой длины. Плыву вдоль левого борта к кормовой части судна. По пути на грунте встречаются различные предметы: керамика, разбитые и целые бутылки из-под вина, детали оснастки, ядра и еще много различных частей такелажа судна. Под одним из шпангоутов вижу человеческие кости. Закапываю их под землю и плыву дальше. Подплываю к кормовой части. Здесь находится хорошо сохранившийся бронзовый баллер руля. Зарисовав кормовую часть, следую вдоль правого борта. Он сохранился гораздо лучше, деревянная обшивка уходит в грунт до киля. Приближаюсь к носовой части судна. На палубе видны многочисленные куски угля и оплавленные частицы металла золотистого цвета. Собираю образцы угля и желтого металла, плыву дальше. Центральная часть судна сильно занесена илом. Среди разбросанных чугунных ядер много разбитых бутылок из-под вина. Под одним из шпангоутов обнаруживаю целую бутылку. Пробка залита смолой, вся поверхность покрыта водорослями. Подплываю к Валере, который с азартом что-то выкапывает. Показываю ему на часы, предлагаю подниматься наверх. Застропив одну из пушек, начинаем всплытие, делая остановки для декомпрессии. Поднимаемся на поверхность. Краном поднимаем пушку. И вот орудие на борту. Оно все обросло водорослями и покрыто сцементированным илом. Топором и свайками начинаем счищать с пушки наслоения ила и ржавчины, которые большими кусками отваливаются от металла, и постепенно пред нами начинает проявляться английская пушка отличной сохранности. Вечереет. Снимаемся с якоря и берем курс на Севастополь. Открываем бутылку виски, пролежавшую на дне Черного моря более 145 лет. Под слоем смолы видна пробка, осторожно открываю сосуд. По кубрику разносится непередаваемый запах выдержанного виски. Разливаем напиток по граненым стаканам. Произношу тост: “За моряков, погибших на фрегате”.

Смакуя, пьем чудесный напиток. Виски оказалось не очень крепким, имело отменный вкус и аромат, напоминающий запах бензина с пряностями. И только недавно, прочитав журнал “Российский альманах вин”, узнаю, что одна такая бутылка стоит более 1000 фунтов стерлингов.

Летом 1997 года мы начали обследование Балаклавского рейда. Для поиска затопленных кораблей использовался подводный аппарат (ПА)

“Лангуст”, способный погружаться на глубину до 540 метров и работать в автономном режиме под водой более семи часов.

За время работы на ПА мы видели много интересного: затопленные корабли, снаряды, амфоры и еще множество объектов различных исторических эпох.

Однажды бывший подводный диверсант Алексей рассказал мне интересную историю о том, как он, взяв с собой два акваланга, опустился на глубину 60 метров. Там он увидел бронзовые винты какого-то старинного судна. При всплытии водолаз не выдержал положенного времени декомпрессии, и его пришлось спасать в барокамере, по четвертому режиму. Алексей показал мне место, где он обнаружил это судно.

На следующий день мы выходим из Балаклавской бухты и поворачиваем на запад, к Белым Камням. Придя в точку, отдаем буксирный конец и готовимся к спуску. Капитан ПА Игорь Аврашов задраивает верхний рубочный люк, и мы начинаем погружение. Постепенно солнечные лучи становятся более тусклыми, приближаемся к грунту. Из иллюминаторов видны серебристая стайка кильки и фосфоресцирующие колокольчики гребневика Мнемнопсис. Тишина. Лишь по звуко-подводной связи (ЗПС) слышны ритмические сигналы гидролокатора бокового обзора.

Садимся на грунт, поднимая клубы придонного ила. Постепенно муть рассеивается, в нескольких метрах от нас лежит килем вверх судно.

Приподнимаемся на один метр над грунтом, вывешиваемся. Игорь дает ход, приближаемся к судну. Надеюсь прочитать название, манипулятором пытаемся очистить слой ила с корпуса. В двух метрах от ПА вижу предмет, лежащий на грунте. Приближаемся к этому предмету. Игорь захватывает его и кладет в корзину под корпусом. Обследовав судно, следуем курсом 270 градусов. Прошли 500 метров. Гидролокатором бокового обзора осматриваем окрестность вокруг “Лангуста”, отмечая на экране прибора курс и дистанцию до наиболее ярких отметок. По пеленгу 195 градусов и дистанции 250 метров фиксируем крупный объект. Следуем этим курсом. Через 15 минут подходим к обросшему водорослями и мидиями деревянному корпусу судна. Глубина 80 метров. Осматриваем остатки кораблекрушения. Картина, открывшаяся пред нами, просто потрясает. На грунте, с креном на правый борт, стоит старинное судно. Видны остатки мачты. Присыпанные илом, лежат различные детали оснастки. Манипулятором поднимаем несколько предметов. Возможно, это и есть знаменитый “Принц”, который впоследствии получил народное название “Черный принц”. Закончив обследование судна, следуем к берегу.

Пройдя курсом 350 градусов 15 минут, связываемся по ЗПС, с катером обеспечения “Порыв”. Запрашиваем добро на всплытие. Получив добро, начинаем движение вверх. Поднимаемся на поверхность. Яркие лучи солнца через иллюминаторы освещают пульт управления ПА и висящие на переборке аварийные баллоны аквалангов. Капитан по радиостанции связывается с катером и открывает верхний рубочный люк ВРЛ. К нам подходит катер обеспечения, который берет ПА на буксир и ведет вдоль берега в Балаклаву. Заходим в бухту, становимся к причалу судоремонтного завода. Береговой кран поднимает ПА “Лангуст” и ставит его на стенку. Обследуем предметы, поднятые с затонувших кораблей. Оказывается, мы подняли несколько бронзовых деталей оснастки судна и старинную бутылку из-под вина. Золотые монеты пока что так и остались лежать в трюмах затонувших кораблей.

Осенью 2000 года мы продолжили поиск и исследование английских судов, погибших во время урагана 1854 года. На прославленном командой Кусто “Зодиак” следуем в район мыса Херсонес, к месту гибели четырех из 60 кораблей, затонувших во время урагана. Нас сопровождает стая дельфинов, которые, как лодманы, указывают нам курс следования. На борту нас трое. Лодкой управляет опытный инструктор водолазной компании “Крым Марина Сервис” Александр Задорожный. Алексей Мардасов, бывший механик атомной подводной лодки “Барс”, готовит аппаратуру для подводной съемки.

Придя в точку погружения, надеваем водолазное снаряжение и прыгаем за борт. Алексей остается на страховке. Приближаемся к грунту, видимость не более двух метров, глубина 22 метра.

Движемся по компасу курсом 270 градусов, на расстоянии трех метров друг от друга. Вдруг Саша останавливается и знаками подзывает меня к себе. Подплываю. Он показывает обломок деревянного корпуса старинного корабля. Движемся дальше, по пути встречаем еще несколько деревянных деталей обшивки. Внезапно перед нами появляются обросшие водорослями и мидиями шпангоуты старинного судна. Производим осмотр. Борты прошиты крупными бронзовыми гвоздями полуметровой длины. Дубовый корпус сохранился довольно-таки хорошо. Борты глубоко уходят в ил, на поверхности грунта видны лишь несколько шпангоутов. В носовой части судна пытаемся найти судовой колокол. К большому нашему сожалению, рынды так и не находим. Для более подробного обследования затонувшего корабля необходим грунтосос. Проводим подводную видео- и фотосъемку. Закончив работу, начинаем всплытие. Всплываем. Забираемся на борт. Все найденные предметы так и остались на дне. Как правило, мы не берем с

затонувших судов никаких артефактов, к чему и призываем всех остальных дайверов.

Какое же это судно? В этом районе погибли английские корабли “Скенампл”, “Брэнте”, “Дэнэбз” и фрегат “Мина”. Надеемся, что в следующем сезоне мы продолжим поиск и обследование судов, затонувших 14 ноября 1854 года...»

В разных морях, на разных глубинах покоятся тысячи затонувших судов. По данным Гидрографического управления США, за последние 100 лет в мире ежегодно гибло 2172 судна. Специалисты британской страховой компании «Ллойд» пришли к выводу, что в трюмах затонувших кораблей содержится пятая часть всего золота, когда-либо добытого на земле. В одном только Карибском море, у Больших Антильских островов, лежит 400 испанских галеонов с желтым металлом. Погибшие корабли разыскивают и профессиональные археологи, и прожженные искатели приключений, и многочисленные дайверы. Каждый год в Балаклаву приезжают все новые экспедиции за легендарным золотым грузом. Метр за метром прочесывают черноморское дно в надежде на чудесную находку. Глядя на их труды, философ наверняка бы заметил, что труднее всего искать «Черного принца» в Черном море, особенно если его там давно уже нет.

Поиски легендарного «Черного принца» продолжаются. Энтузиасты верят, что и легендарный пароход, и золото в его трюмах существуют и надо приложить еще немного усилий, чтобы наконец до него добраться. А потому ставить точку в этой поистине удивительной истории рано. Кто знает, какие еще сюрпризы может преподнести Черное море.

Клады цусимских броненосцев

Вот уже несколько десятков лет ходят легенды о золоте 2-й Тихоокеанской эскадры Российского флота, той самой, что 14–15 мая 1905 года потерпела страшное поражение в кровавом Цусимском сражении. Утверждается, что огромное количество золота до сих пор лежит в трюмах погибших при Цусиме российских кораблей. А их погибло ни много ни мало, а 27 выпелов!

Золото «Адмирала Нахимова»

Особое место в истории поиска морских сокровищ занимает броненосный крейсер 2-й Тихоокеанской эскадры «Адмирал Нахимов».

Крейсер «Адмирал Нахимов» был построен на Балтийском заводе в Петербурге и вступил в строй в 1887 году. Водоизмещение 8524 тонны, ход 16 узлов. Вооружение – 8 орудий калибром 203 мм и 10 орудий калибром 152 мм. За свою долгую службу «Адмирал Нахимов» трижды побывал в дальневосточных водах. С началом Русско-японской войны «Адмирал Нахимов» вошел в состав 2-й Тихоокеанской эскадры. Четвертое плавание на Дальний Восток в ее составе стало для крейсера последним.

После дневного боя при Цусиме устаревший корабль получил около двух десятков попаданий. При этом 20 человек были убиты, а 50 ранены.

Потеряв в дневном бою почти все самые новые и мощные эскадренные броненосцы, в том числе и флагманский «Князь Суворов», корабли разбрелись кто куда поодиночке и группами. «Адмирал Нахимов» присоединился к броненосцам «Сисой Великий» и «Наварин», пытавшимся прорваться во Владивосток, но их попытка была пресечена неприятелем. Более маневренные японские крейсера не дали прорваться нашим, они нагнали их, так как имели большую скорость. Поначалу японцы хотели, введя в бой крупную артиллерию, расстрелять наши поврежденные корабли, но это им не удалось. Тогда вперед устремились миноносцы.

Командир «Нахимова» Александр Андреевич Родионов предвидел минную атаку. С заходом солнца он собрал на ходовом мостике военный совет, чтобы обсудить с офицерами трагическую ситуацию. Все сошлись на том, что положение незавидное, но надо стоять до конца.

Японские миноносцы рыскали в ночной темени. Они внезапно появились с обеих сторон кильватерной колонны, в которой шли «Сисой Великий», «Наварин» и «Адмирал Нахимов». В сумерках 14 мая «Нахимов» был атакован японским миноносцем и получил торпеду в правый борт. Ход сразу резко упал, и вскоре в темноте крейсер потерял из виду ушедшие вперед броненосцы. Отныне «Адмирал Нахимов» был предоставлен сам себе.

Лишь утром крейсер передал по радио, что переборки не держат и он медленно погружается. В этот момент на горизонте показался японский вспомогательный крейсер «Саду-мару» в сопровождении эсминца

«Серануи». Разумеется, не будь «Нахимов» поврежден, с такими противниками он справился бы достаточно легко. И вспомогательный крейсер, наскоро переоборудованный из обычного торгового суда, и миноносец были ему не страшны. Но броненосный крейсер уже тонул и сражаться по этой причине не мог. Его командир, капитан 1-го ранга Родионов старался лишь подойти к ближайшему острову, чтобы спасти людей.

Из рассказа четырех матросов с «Адмирала Нахимова» (они изложили историю гибели своего крейсера флаг-офицеру штаба 2-й Тихоокеанской эскадры лейтенанту Николаю Кржижановскому, находясь в плену в японском порту Сасебо): «...Около восьми вечера того же дня, идя в строю, получил минную пробоину в носовое отделение правого борта. Мина была выпущена японским миноносцем, который ошибочно был принят за свой. Получив пробоину, крейсер вышел из строя. Приступили к подводке пластыря, который мало помогал, так как пробоина была большая. Подвели еще два пластыря. Водой затопило все носовое отделение, причем вода откачивалась всю ночь непрерывно. Установили боевые прожектора, которые на время боя были сняты. Пока подводили пластыри, броненосцы успели скрыться, и крейсер остался один.

Дав ход, легли на Владивосток. Атака на крейсер не прекращалась до 12 ночи. Прожекторы работали исправно. Некоторые орудия были подбиты. Машины действовали хотя и хорошо, но крейсер шел медленно, так как весь нос погрузился в воду. Полученная крейсером пробоина грозила ему гибелью. До Владивостока добраться он был не в силах. С рассветом 15 мая крейсер взял курс к корейскому берегу. Один из неприятельских миноносцев с утра следовал за крейсером, телеграфируя все время своим.

Приблизившись к берегу около семи часов, спустили минный катер и баркас и начали перевозить больных и раненых. Японский миноносец, следовавший за нами, поднял сигнал: «Если решите взрывать крейсер, буду стрелять по спасенной команде». Но крейсер сам по себе погружался в воду. В это время подошел неприятельский вспомогательный крейсер. Приблизившись к «Нахимову», он спустил шлюпки для спасения команды. Миноносец последовал его примеру. Пока неприятельские шлюпки подходили спасать команду, большая часть здоровых и почти все раненые были отправлены по своим шлюпкам во главе со старшим доктором (старшим судовым врачом был коллежский советник Август Августович Зорт. – В. III.). Во время гибели «Нахимова», около 9 часов, показались крейсер «Владимир Мономах» и миноносец «Громкий», направляющиеся к острову. Они прошли в 40–50 кабельтовых от «Нахимова» и с ним не

переговаривались. В это время почти вся команда была спасена...»

Из официальной хроники Цусимского сражения: «После крайне неудачного для российской эскадры сражения главных сил 14 мая остатки эскадры рассеялись, пять кораблей шли с контр-адмиралом Небогатовым на норд, три с контр-адмиралом Энkvистом на зюйд, остальные поодиночке следовали самостоятельно в разных направлениях. В сумерках японцы предприняли массированные торпедные атаки своими миноносцами. Даже если бы все японские торпеды прошли мимо, то все равно главная цель ими была достигнута: русская эскадра прекратила свое существование как единая организованная сила. Первой жертвой этой ночи стал “Адмирал Нахимов”. Торпеда попала в носовую часть с правого борта вскоре после 20.00. Пробоина оказалась у второй водонепроницаемой переборки. Вода затопила таранное отделение, малярную, шкиперскую, водяной трюм, стала поступать в отделение носовых динамомашин и погреба. Крейсер получил крен на правый борт около 9° и дифферент на нос. Чтобы уменьшить крен, стали перетаскивать уголь на левый борт. Спустя некоторое время корабль выровнялся, но продолжал садиться в воду. “Адмирал Нахимов” выключил прожектора, уменьшил ход. Началась упорная работа по подведению на пробойну пластыря, подкреплению переборок. Командир решил идти к корейскому берегу, а затем вдоль него пройти до Владивостока. Плохо управляемый “Адмирал Нахимов” менял курсы, уклоняясь от отрядов миноносцев, и к 1.30 15 мая вышел из района их действия. Около 2.00 взошла луна, и при ее свете стали ремонтировать катера и шлюпки и продолжали попытки подвести пластырь. Командир, капитан 1-го ранга А. А. Родионов, видя безнадежное положение корабля, направил крейсер к показавшемуся на западе высокому берегу северной оконечности острова Цусима. В пяти милях от берега командир приказал остановить машины, не желая, чтобы корабль затонул на мелком месте и впоследствии мог быть поднят врагом. Шлюпок крейсера на всех не хватало, и офицеры в них не садились, уступая место матросам. Корабельный священник, отец Виталий бросился в воду в полном облачении, с крестом и иконой. Командир и лейтенант В. В. Клочковский остались на тонущем крейсере и после его потопления длительное время находились в воде, пока не были спасены японскими рыбаками. 523 члена экипажа были приняты на подошедший вспомогательный крейсер “Садо-Мару”, 101 человек подошли на шлюпках к острову Цусима и высадились на берег. Согласно японскому описанию, старший лейтенант Инадзука прибыл на шлюпке на “Адмирала Нахимова” и поднял на фок-мачте флаг Страны восходящего солнца. “Адмирал Нахимов” пошел ко дну около 8.00

15 мая».

Снимая с тонущего крейсера людей, японцы не отказали себе в удовольствии между делом сорвать Андреевский флаг и поднять над «Адмиралом Нахимовым» свой. Но не надолго. Отправляясь восвояси, они впопыхах не заметили, что на крейсере остались двое людей, практически обречших себя на смерть: командир – капитан 1-го ранга Родионов и старший штурман – лейтенант Клочковский. Офицеры решили разделить судьбу родного крейсера. До того как оказаться в холодной воде, командир и штурман выбрались из своего укрытия и незаметно пробрались на корму. Там они сорвали с флагштока и выбросили за борт японское белое полотнище с красным кругом и подняли флаг Андреевский... С ним и пошли ко дну. Так утром 15 мая 1905 года погиб броненосный крейсер «Адмирал Нахимов».

Тонущего Родионова спас староста маленькой рыбацкой деревни. Несколько дней командир крейсера провел у него, пока не был передан властям. За это время между старостой и русским офицером сложились достаточно доверительные отношения. Дело в том, что Родионов, много плававший ранее в дальневосточных водах, неплохо знал японский язык. Они подолгу беседовали. Именно поэтому вскоре по деревне, а потом и дальше пошли разговоры, что раненый русский офицер поведал рыбацкому старосте некую большую тайну о своем погибшем корабле.

В госпитале лагеря военнопленных Родионов быстро пошел на поправку, а через полгода после Цусимского боя вместе с другими офицерами прибыл во Владивосток на пароходе «Киев».

Спустя некоторое время после отъезда Родионова староста отправился на рейсовом пароходе в Токио, чтобы с помощью родственников и старых друзей оформить право на экспедиционные работы в районе мыса Марусаки. Однако получить такое разрешение ему не удалось. Старосте вежливо посоветовали воздержаться от этой затеи, ибо у японского военно-морского флота был свой интерес к затонувшим у Цусимы русским броненосцам и крейсерам.

Прошло еще полгода, и капитан 1-го ранга Родионов погиб во время матросских волнений в Кронштадте.

Из исследования историка Виталия Гузанова:

«Восстание готовилось социал-демократами и эсерами и началось в час “икс” с захвата оружия 2-й дивизии, куда пришел служить после японского плена капитан 1-го ранга Александр Андреевич Родионов. Зачинщикам отводилась роль диверсантов. На фортах об этом знали и с часу на час ждали подмоги. Родионову доложили, что в канцелярию

дивизии вероломно ворвалась буйная ватага матросов. Убили дежурного офицера, оказавшего сопротивление, взломали сейфы и металлические ящики, в которых хранились оружие и боеприпасы. Каперанг сообщил о ЧП контр-адмиралу Беклемишеву, вдвоем они пошли в казармы, где проходил митинг.

...Появившись в казарме, капитан 1-го ранга Родионов приказал построить матросов в одну шеренгу. Но его спокойный и даже несколько равнодушный голос утонул в выкриках. Родионов и Беклемишев видели, что на лицах матросов написана злоба. Офицеров передернуло. Повернуть назад – значит проявить позорную слабость. Александр Андреевич повторил свое приказание. Он, славно послуживший Отчизне, не мог стыдливо потупить взор, как человек, знавший за собой что-то дурное. Он нашел в себе силы остаться. Кто-то из митингующих крикнул:

– Офицеры без оружия! Бей их!..

Призыв не смутил Родионова, он пошел к самодельной трибуне, сооруженной из двух столов, где ораторствовал очкарик в студенческой тужурке. Он шел, твердо ступая, и было во всей его фигуре что-то такое, чему нельзя было преградить дорогу. Матросы, разрывая круг, расступились, но вдруг – для всех неожиданно – раздался выстрел. Родионов побледнел, медленно качнулся и стал опускаться на грязный, затоптанный пол... Контр-адмирал Беклемишев кинулся на помощь, но его порывистое движение опередил второй выстрел... Несмотря на то что матросы были сильно возбуждены, предательские выстрелы внесли в их ряды замешательство...»

В один из своих приездов в Кронштадт я пришел на морское кладбище. Недалеко от входа я без труда нашел могилу последнего командира «Адмирала Нахимова» и положил не нее цветы. Смотритель рассказал мне, что после революции могила Родионова была осквернена, могильный камень выброшен на помойку. Спустя почти 80 лет его случайно выкопали из земли и водрузили на прежнее место. Что ж, лучше поздно, чем никогда...

Кладоискатели из деревни Марусаки

Прошло еще несколько лет. Старика старосты уже не было в живых. Всеми его делами, в том числе и рыбацкой артелью, заправлял сын Нодзава. Кроме того, он был еще и хозяином небольшой компании, отвоевавшей в конце концов у военно-морского флота право на поиск и обследование затонувшего «Адмирала Нахимова».

Посетивший Японию именно по этому вопросу историк Виталий Гузанов пишет относительно Нодзавы следующее:

«Затевая рисковую игру кладоискателя, Нодзава понимал, что успех не окажется скорым: родившись у моря, он знал, что не так просто отыскать затонувшее судно, даже если известны координаты места его гибели... Необходима встреча с капитаном. “Вот бы разыскать господина Родионова в России, – размышлял Нодзава. – Наверное, рад был бы узнать о том, что о нем здесь осталась добрая память”. Нодзава был занят своими мыслями. Кто может разгадать, о чем думает человек в ту или иную минуту жизни? Его же думы вертелись вокруг имени Родионова – имени, которого не разглашал, так как помнил строгий наказ отца: “Ты ничего не слышал, а русский ничего не говорил”.

Но все же однажды Нодзаве пришлось произнести вслух имя каперанга Родионова. Было это в мае 1909 года. Из Токио на остров прибыл военно-морской агент (в те годы агентом называли лицо, причисленное к дипломатическому представительству; ныне – атташе), старший лейтенант Воскресенский. Сначала Нодзава подумал, что русский приехал выведать, чего он добился в своих подводных исследованиях, но ошибся: офицер был озабочен другим – поиском могил русских моряков, одиноко покоящихся на острове Цусима, чтобы затем перезахоронить их на православном кладбище в Нагасаки.

Аполлинарий Николаевич Воскресенский слушал визитера, который говорил негромко, каждая его фраза перемежалась долгими паузами. Рассказывая, как каперанг Родионов попал в дом старого рыбака, японец по имени Нодзава украдкой поглядывал на дверь... Сначала Воскресенский не понял, что к чему: то ли озабоченный Нодзава хочет получить мзду за лечение и проживание Родионова, то ли у него действительно простой и неподдельный интерес к судьбе русского командира. В конце концов из хитроумного сплетения слов и фраз Аполлинарий Николаевич сделал вывод, что японец хочет пригласить Родионова в гости на остров Цусима.

От встречи с ним будет зависеть дальнейшее процветание компании. Военно-морской агент обещал Нодзаве послать запрос в Санкт-Петербург. Через какое-то время Нодзава получил от Воскресенского телеграмму: “Жизнь Александра Андреевича Родионова трагически оборвалась три года назад тчк У вас теперь развязаны руки тчк”.

Что значит “развязаны руки”? И никто его не принуждал к этому, даже Воскресенский, с которым он беседовал с глазу на глаз. Почему же такой намек: “У вас теперь развязаны руки”? Что это значит? Выходит, что русский агент что-то знает, но открыто не может сказать?..

Я не берусь утверждать, что Нодзава задавал себе примерно такие вопросы. Вопросы задаю себе я. И вот почему. Интерес к золоту, находившемуся на “Адмирале Нахимове”, проявлялся у японцев приливно-отливными волнами: то возникал, то затухал. Сегодня у меня нет доказательств, как долго просуществовала компания Нодзавы, в доме которого воскрес из мертвых каперанг Родионов, но данные говорят о том, что в недрах Токио зрела компания-конкурент, более мощная и хищная, ее щупальца протягивались от лиц, тесно связанных с сильными мира сего...»

Я не слишком верю в передачу какой-то великой тайны Родионовым японскому рыбаку. Да, капитан 1-го ранга, скорее всего, действительно симпатизировал своему спасителю и, думается, искренне желал его отблагодарить. Но вряд ли преданный своему Отчеству офицер в здравом уме и твердой памяти стал бы рассказывать простому рыбаку о том, что в трюмах его погибшего корабля спрятаны груды казенного золота, то есть фактически выдавать первому встречному государственную тайну.

Во-первых, это было бы со стороны Родионова самым настоящим предательством государственных интересов России. В преданности России капитана 1-го ранга Родионова сомневаться не приходится. Всей своей службой, поведением в Цусимском сражении и самой смертью он доказал, что был настоящим сыном Отечества.

Во-вторых, какой вообще был смысл рассказывать о находящемся на глубине нескольких десятков метров за толстой броней крейсера золоте? Ведь бедный рыбак в любом случае никогда бы не смог добраться до него.

Тогда о чем же мог беседовать с японцем Родионов? Думается, он рассказал о примерном месте гибели своего корабля и о том, что на палубе крейсера осталось много меди и бронзы, которая в то время стоила достаточно дорого, особенно в бедной собственными рудами Японии. Этот-то металл Родионов и посоветовал старосте попытаться поднять, чтобы, продав его, поправить свое материальное положение. Согласитесь, такое поведение Родионова вполне логично. «Адмирал Нахимов» тонул на

ровном киле, а потому, скорее всего, находился на дне в том же положении. В таком случае поиск и подъем меди и бронзы с палубы были вполне реальны и требовали значительно меньших затрат, чем полномасштабная операция с проникновением внутрь бронированного корпуса. Однако это версия автора. Каждый сам волен строить свои гипотезы относительно бесед капитана 1-го ранга Родионова и деревенского старосты, если, впрочем, они вообще были. Как знать, может, пущенный в деревне слух о «великой» тайне русского офицера не имел под собой никаких оснований, а был просто-напросто придуман соседями-рыбаками.

В европейской печати упоминание о некоем золоте 2-й эскадры впервые появилось в 1920-е годы. Автором его был российский журналист-эмигрант. Именно он первым во всеуслышание заявил в сенсационной статье, что на погибшем в Цусимском проливе крейсере «Адмирал Нахимов» могут находиться ящики с золотом. О причинах, почему журналист-эмигрант занялся беспроектной «золотой» темой, остается лишь догадываться.

Но самая большая шумиха вокруг золота «Адмирала Нахимова» началась после того, как в 1933 году американец Гарри Ризберг издал книгу «600 миллиардов под водой», в которой рассказал о том, как искал клады в морских глубинах. В приложении автор привел список из нескольких сот затонувших судов с сокровищами, еще ждущими своего часа.

Трудно сказать, чем руководствовался Ризберг, когда в своей книге назвал сразу несколько русских кораблей, погибших при Цусиме. Можно предположить, что информатором Ризберга стал кто-нибудь из бывших российских морских офицеров, оказавшихся в эмиграции в США. Вполне возможно, что неизвестный информатор, испытывая финансовые затруднения, решил продать сведения американскому журналисту. При этом не исключено, что Ризберг пользовался какими-то иными источниками. Любопытно, что американец не только констатировал факт наличия на погибших кораблях золота, но и указал его цену, написав, что на борту каждого из них находились ценности, соответственно, на 1 миллион 200 тысяч, 2 миллиона, 800 тысяч и 1 миллион долларов. При этом американец указал, что больше всего золота пошло на дно вместе с «Адмиралом Нахимовым», естественно, именно этот корабль привлек внимание охотников за сокровищами.

Так как «Адмирал Нахимов» лежал на мелководье неподалеку от берега, то он сразу же привлек внимание любителей легкой наживы. Координаты погибшего корабля были известны достаточно точно, и найти его было несложно. Вскоре после выхода в свет книги Ризберга к

погибшему броненосному крейсеру начинается целое паломничество морских кладоискателей.

В том же 1933 году у цусимского рыбака Нодзавы внезапно появился конкурент. Бывшая гейша, а теперь весьма разбогатевшая дама Тосико образовала акционерное общество, причем не поскупилась на рекламу. Тосико была женщиной грамотной. Прочитав книгу Ризберга, она решила попытать счастья на ниве подводного кладоискательства. Энергичная Тосико сумела привлечь на свою сторону известного специалиста по подъему затонувших судов, инженера Катаоку. Катаока-сан служил в фирме «Синкай Когииоссио» и несколько лет перед этим провел в Советском Союзе. Там он работал по договору и совместно с ЭПРОНом вел поиск и обследование английского парохода «Черный принц», погибшего в Крымскую войну у побережья Крыма. Несмотря на то что работа Катаоки завершилась ничем, в Японии он считался наиболее квалифицированным специалистом по поиску затонувшего золота.

Как показали последовавшие вскоре события, рыбак и сын рыбака Нодзава не был изворотлив в коммерческих делах, но отличался особым чутьем, умением безошибочно распознавать, с какой стороны ему грозит несчастье. И на этот раз он не ошибся. Рыбак подал на Тосико в суд, чтобы оградить свою маленькую компанию от вероломства нового акционерного общества. Судебная волокита затянулась на годы. В результате ни один из конкурентов так и не организовал экспедиции на затонувший крейсер.

Впрочем, Нодзава и его односельчане, думается, не раз с благодарностью вспоминали командира русского крейсера, прошедшего у них в деревне несколько дней. Дело в том, что рыбакам маленького селения у мыса Марусаки удалось извлечь из истории с золотом нечто более ценное...

Вот что писала эмигрантская газета «Возрождение» 24 ноября 1937 года: «Рыбачью деревушку не узнать. Безвестное четверть века тому назад селение ныне превратилось благодаря ежегодному наплыву туристов в целый городок с отелями, ресторанами, магазинами и своим собственным почтамтом. Сбылось пророчество русского капитана. Весть о кладе перевернула всю жизнь рыбаков. Они давно забросили свои баркасы, превратившись, как по щучьему велению, в коммерсантов, хозяев отелей и ресторанов. С благоговением хранят они память о том легендарном принце, который принес им все это счастье и, быть может, в будущем принесет еще».

Но история с золотом «Адмирала Нахимова» при этом не была забыта. Заметим, что японцы – люди серьезные и осторожные, просто так бросать

на ветер деньги не станут. Но факты говорят сами за себя. Предприняв первую безуспешную попытку отыскать сокровища «Адмирала Нахимова» в 1909 году, японцы возобновляют экспедиционные работы в 1933-м. Наконец, в 1980 году следует новая попытка достать сокровища. На этот раз за «Нахимова» берутся всерьез.

Второе рождение легенды

В 1979 году в Японии снова вспомнили об «Адмирале Нахимове». Японские газеты начали наперебой писать, что судьбой русского крейсера заинтересовался миллионер Реити Такео Сасагава, наживший баснословные капиталы на игорном бизнесе. Человеком он был по-настоящему азартным и склонным к авантюрам. У себя на родине этот 80-летний старик был известен многочисленными победами на гонках моторных лодок и неутолимой жаждой личной славы. В свое время он тщетно пытался заключить контракт на подъем золота «Эдинбурга», но тогда его опередили англичане. Теперь же Сасагава решил взять реванш на «Адмирале Нахимове». В 1979 году престарелый богач основал для поиска и подъема золота специальную компанию «Ниппон марин дивелопмент», куда пригласил шесть американских и английских водолазов, зафрахтовал сингапурское судно «Тен О» и отправился в район острова Цусима.

В ноябре 1980 года состоялась весьма странная пресс-конференция, на которой Сасагава поведал журналистам, что он выделил 15 миллионов долларов из своих личных средств на подъем русского золота, оцениваемого им в 35 миллиардов долларов. На основании каких данных он произвел свои сенсационные вычисления, японец, однако, никому не рассказал.

– Русский крейсер я нашел, а потому можно считать, что золото у меня в кармане! – напыщенно завершил Сасагава свое выступление перед представителями прессы.

По словам миллионера, «Адмирал Нахимов» – «настоящий склад, где лежат 550 ящиков, набитых золотыми монетами, слитками платины и золота». Причем водолазы якобы уже подняли на поверхность первые шесть слитков платины. Сославшись на коммерческую тайну, Сасагава отказался огласить какие-либо подробности подводных работ, сообщив только то, что им используется абсолютно новая глубоководная водолазная техника.

Позднее Сасагава не раз позировал различным фотографам, держа в руках слитки, поднятые с «Адмирала Нахимова». Однако никаких новых находок он при этом почему-то не демонстрировал, ссылаясь на то, что возникли непредвиденные трудности: сильные подводные течения, плохая погода, гигантские мурены, нападающие на водолазов. Отсюда, мол, и задержка с подъемом драгоценного груза.

Зато Сасагава подробно рассказывал историю этих сокровищ. По его версии, на другой день после Цусимского сражения японский эсминец «Серануи» приблизился к «Адмиралу Нахимову» и предложил подбитому крейсеру идти следом. Вместо ответа его команда якобы бросилась в море, а командир крейсера взорвал в трюме часть боеприпасов, после чего корабль быстро пошел ко дну. Уцелевшие члены экипажа, по словам Сасагавы, признались японцам в плену, что на крейсере осталось сказочное богатство, причем их карманы будто бы были набиты золотыми монетами.

– Из-за своей непомерной алчности многие русские и утонули, – меланхолично закончил свое драматическое повествование кладоискатель-миллионер. – Ведь их корабль вез жалованье для всего русского флота!

Сасагава подошел к делу поиска золота обстоятельно. Для начала он встретился со специалистами спасательной компании, располагающей сравнительно мощным водолазным оборудованием, судами, на борту которых находилась аппаратура для телевизионных подводных съемок. При необходимости суда могли брать с собой электромагниты, способные извлекать со дна моря орудия и даже паровые котлы.

Историк Виталий Гузанов пишет о Сасагаве:

«Трудно поверить, но, по-видимому, Сасагава полагал, что он должен стать хозяином подводного мира. Однако не все ему было по силам. Например, устроить в царстве Нептуна игорные дома, подобные тем, какими владел в Токио. И все-таки взялся за промысел, зная, что ушедший под воду крейсер спрятал то, чему не суждено было бы сохраниться на суше.

Натренированные водолазы надели гидрокостюмы. У каждого наготове глубиномер, компас, маска, ласты, нож и часы. Проверив давление в баллонах сжатого воздуха, гуськом двинулись потрошить корабль. Вскоре они завладели имуществом погибших русских моряков, но этого им показалось мало, стали демонтировать орудия крейсера, подняли якоря, коленчатый вал, паровой котел, винты, бронзовые броневые плиты...

Налет современных “людей Флинта” на останки “Адмирала Нахимова”, принадлежащего по существующему международному праву России, был тогда же опротестован нашим посольством в Токио. К сожалению, японский МИД не придал значения официальному запросу и не пресек действий не в меру ретивых охотников за чужим добром. <...>

Газетная шумиха не утихала долго. Чтобы продемонстрировать свой успех, Сасагава выставил экспонаты на обозрение в Морском музее, построенном на берегу Токийского залива. Под стеклом вместе с предметами корабельного быта лежали слитки-брусски, привлекавшие

внимание посетителей. Именно они и были когда-то приняты цусимскими кладоискателями за золотые слитки. На самом же деле это были балластины – чугунные болванки, используемые на кораблях в качестве постоянного или временного балласта. Так гласила надпись на японском языке под экспонатом».

Первыми в успехе Сасагавы усомнились профессиональные охотники за морскими сокровищами. Но их аргументов никто не воспринял всерьез, так как Сасагава тут же объявил, что в них просто заговорила ревность к его удаче и славе. Поскольку Сасагава держал в секрете ход спасательных работ, оппоненты-«завистники» занялись проверкой его исторических изысканий. Вскоре появились публикации, что никакого золота в трюмах затонувшего «Адмирала Нахимова» нет и в принципе быть не может. На это Сасагава презрительно отвечал в интервью:

– Меня не интересуют досужие домыслы дилетантов! Пройдет совсем немного времени, и я представлю русское золото на всеобщее обозрение, тогда увидим, кто был прав!

Известность Сасагавы, его богатство, а также убежденность в правоте своего дела вернули доверие к его предприятию. Недоброжелатели на время умолкли. Остальные, набравшись терпения, стали ждать, когда миллионер явит их взору груды золотых слитков.

Шумиха вокруг японского миллионера не утихала. А вскоре японские газеты разнесли новую весть: Сасагава затеял весь сыр-бор с золотом «Адмирала Нахимова», чтобы вернуть Японии отторгнутые Россией ее «северные территории». Теперь Сасагава стал еще и патриотом Японии.

Дело в том, что хитрый Сасагава совсем не случайно выставил «трофеи» с разграбленного им «Адмирала Нахимова» и поднял вокруг них несусветную шумиху. В Японии миллионера Сасагаву знали как ревностного поборника возврата Южных Курильских островов. На пресс-конференции по поводу подъема отдельных деталей с русского крейсера он неожиданно публично заявил, что готов вернуть все поднятое с русского крейсера Москве, если Советский Союз положительно решит так называемый территориальный вопрос. Разумеется, на это невероятно идиотское заявление серьезные люди даже не обратили внимания. Да и кому может прийти в голову мысль менять старый штурвал с проржавевшей пушкой на богатейшую в мире по рыбным запасам и стратегически важную территорию государства? Неужели далеко не глупый Сасагава этого не понимал? Напротив, понимал, и даже очень хорошо! Все дело в том, что добивался японский миллионер совсем иного. Он жаждал мировой известности, и он ее получил. История с золотом «Адмирала

Нахимова» была лишь средством достижения цели, а не самой целью, как по наивности думалось некоторым.

Тайны трюмов «Дмитрия Донского»

Как сообщают информационные агентства разных стран, вблизи корейского острова Уллындо (Дажелет) в Японском море в точке с координатами 37° 30' минут северной широты, 130° 57' восточной долготы в 2007 году был найден русский крейсер «Дмитрий Донской», затопленный командой 29 мая 1905 года после боя в Цусимском проливе.

Броненосный крейсер «Дмитрий Донской» был построен в Санкт-Петербурге в 1885 году. Водоизмещение корабля составляло 5600 тонн. Скорость хода – 17,5 узла. Вооружение – шесть 152-мм и десять 120-мм орудий. Экипаж – 520 человек. «Дмитрий Донской» был одним из трех старейших и тихоходных броненосных крейсеров (два других – «Владимир Мономах» и «Адмирал Нахимов»). Из-за слабости палубной брони и тихоходности «Дмитрий Донской» практически не принимал участия в дневном сражении 14 мая. Он охранял транспорты и отгонял от них японские миноносцы. Прорываясь ночью в одиночку во Владивосток, «Донской» был атакован сразу шестью японскими миноносцами и получил в борт торпеду. Из 515 человек команды погибли 60, ранены были 120. Командир корабля, капитан 1-го ранга Лебедев приказал команде покинуть крейсер и переправляться на остров Уллындо. После чего «Дмитрий Донской» был затоплен на глубоководье восточнее Уллындо.

Из официальной хроники Цусимского сражения:

«Броненосный крейсер “Дмитрий Донской” в дневном бою 14 мая получил незначительные повреждения, пять человек были ранены. Из-за течи дымогарных трубок вышел из строя один котел. Около 22.00 капитан 1-го ранга И. Н. Лебедев собрал на мостике совет офицеров. Все единодушно высказались за прорыв во Владивосток. “Дмитрий Донской” со скоростью 13 узлов обошел с востока броненосцы, отбивавшие атаки миноносцев, и лег на курс NO 23°. В течение ночи за ним следовали миноносцы “Буйный”, “Бедовый” и “Грозный”. К рассвету “Буйный” отстал из-за неисправности в машине. В шестом часу утра справа появились три японских миноносца и около часа шли параллельным курсом. “Бедовый” передал семафором на крейсер, что принял по радио просьбу о помощи отставшего “Буйного”. “Дмитрий Донской” повернул назад, подошел к “Буйному” и спустил на воду паровой катер и баркас. Раненый вице-адмирал Рожественский и офицеры штаба были перевезены на “Бедовый”, а спасенные моряки с погибшего броненосца “Ослябя” – на

крейсер. “Бедовый” и “Грозный” дали ход и ушли в направлении Владивостока. “Дмитрий Донской” поднял катер и баркас, дал ход 10–11 узлов. Но “Буйный” не мог идти даже с этой скоростью и все время отставал. Кроме того, на нем не хватало угля. Совет обоих командиров и старших офицеров решил утопить миноносец. После съезда команды была сделана неудачная попытка взрыва. Тогда крейсер открыл огонь из 152-мм орудий. Из восьми снарядов, попавших в корпус, несколько не взорвалось. Разрушительное действие при взрывах было слабым, и “Буйный” затонул лишь через 20 минут после начала стрельбы. После этого “Дмитрий Донской” дал ход, направляясь между островом Дажелет и скалой Лианкур. Всего на остановки с рассвета крейсер потерял около пяти часов.

Около 16.00 справа показались четыре японских крейсера и несколько миноносцев. “Дмитрий Донской” сделал попытку уклониться, отвернул влево на солнце и дал самый полный ход. Но машины старого крейсера не могли дать больше 13–13,5 узла. Крейсера 4-го боевого отряда контр-адмирала Уриу “Нанива”, “Такачихо”, “Акаси”, “Цусима” и истребители “Оборо”, “Акебоно”, “Инадзума” приближались с правого борта. С другого борта показались и стали быстро приближаться потопившие “Светлану” крейсера “Отова” и “Нийтака” с истребителями “Асагири” и “Сиразумо”. Командир, капитан 1-го ранга И. Н. Лебедев собрал военный совет. Офицеры молчали, и только спасенный с “Осляби” флагманский штурман, полковник А. И. Осипов стал доказывать, что вести бой бессмысленно. Тем не менее командир принял решение сражаться и в случае неудачного исхода боя приблизиться к берегу и разбить крейсер о скалы. Полковника Осипова он попросил покинуть мостик.

Около 19.00 открыли огонь крейсера “Отова” и “Нийтака”. Через 15 минут вступили в бой четыре крейсера Уриу. Орудия левого борта “Дмитрия Донского” стреляли по “Отова”, правого – по “Нанива”. Русский крейсер героически сражался в течение нескольких часов с шестью крейсерами противника. На “Отова” отчетливо наблюдался пожар, “Нанива” получил пробоину у ватерлинии и накренился на 7° на левый борт. Командир, капитан 1-го ранга Лебедев был смертельно ранен, вышло из строя рулевое устройство. Некоторое время неуправляемый крейсер циркулировал вправо и еще более сблизился с кораблями 4-го боевого отряда. Японские крейсера прекратили огонь в темноте и вышли из боя, а в атаку пошли миноносцы. Ни одна торпеда в цель не попала, и, успешно отразив все атаки, “Дмитрий Донской” подошел к острову Дажелет. Корабль имел 15 пробоин в районе ватерлинии, потерял до 70 человек убитыми и 150 ранеными. Артиллерия на верхней палубе была выведена из

строя. Для исправных орудий оставалось по восемь 152-мм и по одиннадцать 120-мм снарядов. Во всех котлах текли дымогарные трубки, были повреждены трубы.

Принявший на себя командование старший офицер, капитан 2-го ранга К. П. Блохин решил свезти на берег команду и затопить крейсер. Так как все плавсредства были повреждены или уничтожены, своз людей с корабля проходил целую ночь на единственном уцелевшем и починенном баркасе и шлюпке. На рассвете “Дмитрий Донской” отошел на глубокое место и был затоплен в видимости подходивших японских миноносцев. Команда затем была доставлена с острова на подошедший броненосный крейсер “Касуга”. Капитан 1-го ранга Лебедев скончался через два дня и был похоронен на кладбище в Нагасаки. Неравный бой крейсера “Дмитрий Донской” был последним боевым эпизодом Цусимской драмы».

Из сообщений прессы:

«Об этой сенсационной находке 3 июня 2003 года первой сообщила южнокорейская компания “Тона констракшн”: изучение снимков и видеосъемок корабля, сделанных на глубине 400 метров глубоководной аппаратурой южнокорейского Института океанографии, позволило сделать вывод о том, что на дне покоится именно этот русский крейсер. На фото и видео – снимки палубы и корабельных орудий, поврежденного руля, офицерского кортика и якоря, аналогичных стандартному снаряжению русского военного флота начала XX века. Вероятность того, что на снимках именно “Дмитрий Донской”, велика – сведений о других русских кораблях, затонувших в этом районе, у историков нет. “Тона констракшн”, финансирующая поиски и предполагаемый подъем русского крейсера, не впервые привлекает внимание к сенсации о слитках золота, которые якобы находятся в трюмах крейсера. В последний раз шумиха вокруг этого дела возникла в декабре 2000-го, когда местная газета опубликовала статью о том, что обнаружен затонувший русский корабль, на котором перевозилось царское золото стоимостью, по разным источникам, от 125 миллионов до 215 миллиардов долларов. Некоторые историки предполагают, что на “Донской” перед боем были свезены деньги со всех кораблей эскадры, а главное – с транспорта, на котором и перевозилась казна будущего тихоокеанского соединения».

Весьма важным остается следующий факт: согласно нормам международного права (и такие прецеденты уже были в морской практике), найденный корейцами корабль является собственностью России и ее правопреемницы – Российской Федерации, которая имеет полное право претендовать на получение той части немалых исторических и

материальных сокровищ, которые останутся после возмещения расходов «Тона констракшн» на подъем крейсера со дна морского. Разумеется, все эти мероприятия стоят недешево. Но и сумма – даже в 125 миллионов долларов – впечатляет. А если представить, что эти деньги 100 лет тому назад предназначались именно для развития военной и промышленной инфраструктуры дальневосточной окраины, то всем нам можно, видимо, серьезно на эти сокровища претендовать. И не надо будет огорчать родное правительство бесконечными просьбами обратить наконец внимание на свой дальневосточный форпост.

Из сообщений прессы:

«О планах подъема со дна моря золота, находящегося на борту крейсера “Дмитрий Донской”, уже официально объявлено в Корею. Заказ на подъем получила вторая по размерам южнокорейская строительная компания “Dong-Ah”. На бирже ее акции сразу же поднялись на 14 %. Имя заказчика не называется. Скорее всего, он имеет непосредственное отношение к японско-французской экспедиции, которая еще в начале 80-х годов обнаружила корабль на дне Японского моря. В начале Цусимского сражения крейсер охранял транспорты. И с одного из них на “Донской”, как считается, была перегружена часть золотой казны российской эскадры».

Увы, никаких документальных доказательств перегрузки золота на старый крейсер нет. Планы подъема сокровищ со дна моря неизбежно порождают вопросы об их принадлежности. Судя по всему, Россия имеет право претендовать на золото «Донского», если оно действительно там имеется, что, впрочем, весьма маловероятно. Как сообщил телепрограмме «Сегодня» доктор юридических наук, капитан 2-го ранга в отставке Геннадий Мелков, Российская Федерация, как правопреемница Российской империи, имеет право получить ту часть сокровищ, что останется после возмещения расходов на их подъем с морского дна.

Отметим и то, что Россия вправе предъявить претензии кладоискателям, так как все погибшие в бою корабли считаются братскими могилами. Часть погибших в бою и умерших впоследствии от ран моряков так и остались на корабле. Существуют международные законы, запрещающие вести какие-либо работы на таких кораблях. Да и сам «Дмитрий Донской», пусть даже и затопленный, все равно является собственностью России, и корейская сторона обязана согласовывать с нами все свои действия в отношении него. Если будет подниматься и сам корабль, Россия имеет право направить официального наблюдателя, а также (поскольку крейсер имеет историческое значение) получить некоторые

реликвии.

Так было ли золото?

Так могло ли на самом деле быть золото на кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры? А если могло, то сколько и на каких именно кораблях?

Начнем с того, что, разумеется, ни о каких сотнях ящиков с золотом и платиной речи быть не может вообще. Но почему? Давайте порассуждаем, куда и зачем надо был везти командующему 2-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмиралу Рожественскому такое количество золота.

Корабли 2-й Тихоокеанской эскадры и присоединившейся к ней 3-й Тихоокеанской эскадры совершили многомесячный тяжелейший переход из Либавы через Атлантический и Индийский и часть Тихого океана к Цусимскому проливу, после чего должны были с боем прорваться во Владивосток.

Любопытно, что сегодня в ряде газет в разговоре о золоте «Адмирала Нахимова» уже фигурирует цифра – 5 500 ящиков золота. Автором этой цифры является уже знакомый нам Сасагава. Это, разумеется, совершенно невероятно. Столько золота и по объему, и по весу невозможно было разместить на боевом корабле. Матросам пришлось бы и есть, и спать на ящиках с золотыми слитками.

Учитывая, что обычно в один ящик укладывалось по пять стандартных золотых брусков, каждый весом в 11 килограммов, то, соответственно, в 5500 ящиках должно были находиться 27 тысяч 500 золотых слитков, что составляло ни много ни мало, а 302 тонны 500 килограммов чистого золота!!!

Напомним, что в начале 1914 года, то есть незадолго до Первой мировой войны, когда Россия пребывала на пике своего промышленно-экономического развития, весь золотой запас государства составлял 1312 тонн. Разумеется, в 1904–1905 годах он был значительно меньше.

Получается, что в 1904 году царь и его министры запихнули в трюмы самого старого крейсера Тихоокеанской эскадры более трети всего золотого запаса России и отправили его вокруг всего земного шара черт знает куда и черт знает зачем! Да за одну такую выходку Николая II разнесли бы по кочкам свои же министры, а уж после революции 1917 года этот факт стал бы самым главным и весомым аргументом в деле дискредитации царизма и организации всенародного судебного процесса над самим Николаем II, который столь вопиюще преступно разбазарил народное достояние. Но, как

мы знаем, ничего подобного не произошло. Почему? Ответ, думается, понятен. Только потому, что ничего этого просто не было и быть не могло.

Более умные журналисты, понимая, что 5500 «золотых ящиков» звучат уж слишком неправдоподобно, для пущей убедительности просто убрали в своих статьях из первоначального числа один ноль, уменьшив таким образом количество «цусимского золота» в 10 раз. Таким нехитрым приемом у них получилось 550 ящиков, что составило, соответственно, 30 тонн 250 килограммов золота. Но и 30 тонн чистого золота – цифра столь огромная, что внятно объяснить, куда и зачем тащил с собой вице-адмирал Рожественский эту гряду золотых слитков, невозможно.

Но, может, все обстояло так, что на кораблях 2-й эскадры имелось какое-то (пусть даже меньшее) количество золота, вес которого впоследствии стараниями досужих журналистов был искусственно завышен в погоне за сенсацией?

Разумеется, перед уходом из Либавы все корабли эскадры имели на борту определенные суммы денег. Они были нужны для выплаты личному составу, для закупки продовольствия и для всяких непредвиденных обстоятельств. При этом отметим, что снабжение русских эскадр в 1904 году взяли на себя германские фирмы, которые обеспечивали наши корабли и продовольствием, и углем. Расчет за оказанные услуги производился не на эскадре, а в Петербурге, откуда деньги перечислялись на счета данных германских фирм. Поэтому необходимости иметь значительные суммы на борту для осуществления торговых операций не было. Помимо этого, в распоряжении командующего 2-й Тихоокеанской эскадрой, вице-адмирала Рожественского и командующего 3-й Тихоокеанской эскадрой, контр-адмирала Небогатова имелись аккредитивы. Система расчета без наличных денег, аккредитивами практиковалась к тому времени уже более века. Этим постоянно пользовались моряки всех стран мира. Времена, когда моряки вынуждены были возить с собой сундуки с золотом, давно канули в Лету. Зачем возить реальное золото, когда в каждом порту мира имеются банки, с радостью принимающие аккредитивы? Возможность расчета аккредитивами через банки в начале XX века тоже уменьшала гипотетическое количество золота на борту наших военных кораблей.

Практически все наличные деньги были потрачены офицерами и матросами 2-й Тихоокеанской эскадры за месяцы стоянки на Мадагаскаре. Понимая, что впереди их ждет тяжелый бой за прорыв во Владивосток, офицеры и матросы гуляли напропалую. О мадагаскарском разгуле в свое время много и красочно писал автор нашумевшего романа «Цусима» А. С. Новиков-Прибой. Так что к началу Цусимского сражения наличного золота

на российских кораблях как в кассах, так и на руках было не так уж много.

Мы говорим о личных финансовых средствах офицеров и матросов и корабельных кассах, где имелись некоторые суммы на текущие расходы. При любом раскладе эти деньги никак не могли именоваться золотымикладами, а уж в ситуации, в которой находились к маю 1905 года корабли 2-й Тихоокеанской эскадры, как мы понимаем, тем более.

Но, может быть, помимо этого «расходного» золота, на кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры находилось иное золото? Могло ли быть так, что российское правительство отправило попутно с кораблями 2-й Тихоокеанской эскадры определенное количество государственного золотого запаса для обеспечения боевых действий в Маньчжурии и решения других неотложных оборонных вопросов на Дальнем Востоке? Что ж, в таком случае на наших кораблях действительно могли находиться plombированные ящики с золотом и платиной.

Допустим, что ящики с золотом действительно существовали. Но почему тогда это золото вице-адмирал Рожественский разместил на самых старых и не слишком боеспособных кораблях своей эскадры? По логике вещей Рожественский должен был решить вопрос следующим образом:

1. Отправить золото на одном из вспомогательных крейсеров вокруг Японии. Это исключало вероятность потери золота в предстоящем морском сражении. Перехват вспомогательного крейсера японцами тоже был весьма маловероятен: весь японский флот в это время сторожил нашу эскадру в Цусимском проливе.

2. Поместить золото на одном из новых и наиболее мощных по вооружению и бронированию кораблей. На головном флагманском броненосце «Князь Суворов» размещать золото было достаточно рискованно, так как ему предстояло выдержать огонь всего японского флота. А вот поместить золото на концевом броненосце 1-го броненосного отряда «Орел» было бы вполне логично.

3. Наконец, Рожественский мог поместить золото на одном из легких быстроходных крейсеров. Имея большую скорость хода, они могли, воспользовавшись боем, просто прорваться во Владивосток. Именно так прорвался мимо японского флота 15 мая, избежав пленения, крейсер «Изумруд».

Из сообщений прессы:

«Некоторые исследователи официально утверждают, что деньги, и не малые, на эскадре (на 2-й эскадре. – В. Ш.) действительно были, но – в бумажной валюте и российских ассигнациях. Отметим, что русский рубль был в те годы не менее твердой валютой, чем английский фунт стерлингов.

Разумеется, было на эскадре и некоторое количество НЗ – золотые монеты, однако совсем не тоннами и не в сумме годового бюджета страны».

На кораблях 3-й Тихоокеанской эскадры золото не могло быть размещено вообще. Эта эскадра комплектовалась столь старыми, слабыми в боевом отношении и маломореходными кораблями, что у командования имелись серьезные опасения, дойдет ли эта эскадра до Цусимы вообще!

Перевозить золото на самых старых, слабо вооруженных и тихоходных кораблях Рожественский не мог, так как сразу же по возвращении в Россию был бы отдан под суд. Отметим, что во время судебного процесса над вице-адмиралом Рожественским, как и над командующим 3-й Тихоокеанской эскадрой, контр-адмиралом Небогатовым, вопрос о потерянном золоте ни разу никем не ставился.

А теперь зададимся вопросом: ради чего надо было тащить на кораблях 2-й Тихоокеанской эскадры в течение многих месяцев через три океана набитые золотом ящики? Всем было абсолютно ясно, что без боя прорваться во Владивосток нашим кораблям не удастся, а значит, с самого начала вероятность потери отправляемого золота была весьма значительной. Неужели министр финансов Витте, которого и современники, и историки характеризуют как весьма умного и талантливого политика и администратора, в данном случае проявил себя абсолютным дилетантом? В это что-то не верится.

Пресса сообщает: «Как предполагают некоторые исследователи, корабли эскадры Рожественского могли везти в осажденный Порт-Артур (а после его взятия – уже во Владивосток) значительные суммы денег для расчета за уголь, продукты и воду на переходе, а также для покупки оружия и оплаты строительства на Тихом океане огромной базы для эскадры из двух десятков крупных кораблей».

Уж не знаю, насколько нуждался осажденный Порт-Артур в золоте, но думаю, что он куда больше нуждался в продуктах, снарядах и орудиях. О закупке продуктов и угля на переходе к Дальнему Востоку мы еще поговорим. Ну а то, что пишут о покупке некоего оружия, это из области уже даже не научной фантастики. Интересно, у кого и какое оружие собирались закупать командиры кораблей 2-й Тихоокеанской эскадры? Уж не луки ли у аборигенов Мадагаскара? Что касается оплаты строительства на Тихом океане некоей огромной базы для «эскадры из двух десятков крупных кораблей», то это вообще полный бред. Какое там строительство новой военно-морской базы, когда и старых-то кораблей уже не осталось после гибели 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре.

Если уж так необходимо было переправить определенное количество

золота на Дальний Восток, то это можно было сделать гораздо быстрее и безопаснее. Всего за пару недель в полной безопасности можно было перевезти ящики с золотом из Петербурга во Владивосток по Транссибирской магистрали, которая в течение всей Русско-японской войны работала с точностью часового механизма. Для нашей Маньчжурской армии золото легко можно было переправить по КВЖД, которая тоже прекрасно функционировала. Именно по ней до самого конца войны Маньчжурской армии доставлялись припасы и пополнения, а также деньги.

* * *

За сто с лишним лет, прошедших со времени Русско-японской войны, не найдено и не опубликовано ни одного документа, нет ни одного воспоминания участников похода 2-й и 3-й эскадр, где имелись бы хотя бы отдаленные намеки на «цусимское золото».

Из всего сказанного следует только один вывод – никаких ящиков с золотом и платиной на кораблях 2-й и 3-й Тихоокеанских эскадр не было. Все это плод воспаленного воображения американских и японских журналистов и авантюристов типа Сасагавы.

Одиссея мичмана Графа

Впрочем, определенная золотая история на 2-й Тихоокеанской эскадре все же была. Слухи возникли, разумеется, не на пустом месте.

В приморском городке Гоцу, что в префектуре Симанэ, есть комната-музей с экспозицией корабельных предметов, поднятых с погибшего в Цусимском сражении русского транспорта «Иртыш». В экспозиции выставлены документы, морская карта, медные гильзы от снарядов, ходовые и подвесные фонари, лампы и т. п. А у входа в местный храм висит медная рында с надписью «Иртышъ». Местный бонза каждый день звоном колокола призывает детей в школу. На берегу моря жители Гоцу воздвигли небольшой монумент в память о погибших моряках «Иртыша».

Вскоре после окончания Русско-японской войны японские водолазы занялись обследованием затонувшего возле берега «Иртыша». Японцев интересовало, какие грузы могут находиться во вместительных трюмах погибшего транспорта. Среди жителей городка Гоцу и по сей день ходят слухи о том, что водолазы извлекли тогда из каюты командира транспорта несколько мешочков с золотыми монетами.

Невольным участником данной истории стал офицер с транспорта «Иртыш», мичман Гарольд Граф, который много лет спустя, уже в эмиграции, в своей книге воспоминаний «Моряки» рассказал о ней.

В ту пору Граф только окончил Морской корпус, и плавание на «Иртыше» было для него первым. Кстати, старшим офицером транспорта был назначен прибывший из запаса лейтенант Петр Шмидт, тот самый, печально знаменитый «красный лейтенант». Впрочем, Шмидт недолго оставался на следовавшем в район боевых действий транспорте, при первой же возможности сбежал с него в Порт-Саиде, чтобы переждать войну в тыловом Севастополе, а заодно и снискать себе известность на ниве революционной деятельности.

Что касается мичмана Графа, то он был назначен на транспорт «Иртыш» осенью 1904 года. Тогда же по приказу командования транспорт отправился вдогонку 2-й Тихоокеанской эскадре. Кроме большого количества угля, в носовом трюме «Иртыша» был размещен запасной комплект 10-дюймовых зарядов и снарядов для броненосцев береговой обороны, 800 мин заграждения, пироксилин, бутылки с серной и соляной кислотой. Имелось на «Иртыше» и несколько тысяч пар сапог, захваченных из России для экипажей кораблей эскадры.

Командир транспорта, капитан 2-го ранга Ергомышев получил приказ следовать в Порт-Саид самостоятельно. Миновав Суэцкий канал, «Иртыш» бросил якорь в Порт-Саиде, где ждал дальнейших указаний от вице-адмирала Рожественского. Во время этого перехода молодой мичман, помимо своей основной должности – вахтенного офицера, исполнял еще и обязанность корабельного ревизора, то есть офицера, отвечающего за финансовые вопросы, а также за покупку продовольствия для команды.

Во время нахождения «Иртыша» в Порт-Саиде Граф был отправлен для решения финансовых вопросов в Каир. Когда он уже собирался вернуться на судно, то внезапно получил телеграмму, в которой говорилось, что ему надлежит получить деньги на всю 2-ю Тихоокеанскую эскадру.

В своих воспоминаниях Г. Граф пишет:

«Я отправился с Д. (Д. – переводчик русского консульства. – В. Ш.) в банк и предъявил свои бумаги. Все оказалось в порядке, и деньги могли быть немедленно выданы. Мне всегда представлялось, что получу изрядное количество кредитных билетов, которые займут не так уж много места. Все же по совету Д. я купил хороший кожаный чемодан небольших размеров. Само собой, я и в мыслях не имел, что он будет почти полон деньгами. Но каково было мое удивление, когда в банке меня подвели к огромным медным весам и на них начали отвешивать груды золотых фунтового достоинства, а затем пересыпать в маленькие парусиновые мешочки! Таким способом отмеривание восьми тысяч фунтов кончилось быстро, и мне оставалось их принять... Мешочки, уложенные мною в чемодан, совершенно заполнили его. Чемодан оказался таким тяжелым, что я еле-еле мог его поднять, и при этом он чрезвычайно подозрительно прогибался и отвисал».

В египетской столице мичман Граф провел шесть дней, дожидаясь попутного парохода.

«На следующий день, – вспоминает Граф, – как только пришел пароход, я пошел в банк с рассыльным из консульства, который перенес чемодан в мою каюту. Запер ее на ключ, весьма довольный успешно исполненным поручением...»

Теперь мичману предстояло в одиночку с чемоданом, набитым золотом, добраться до «Иртыша». Транспорт тем временем уже покинул Суэцкий канал и направился в Джибути. Граф пустился вдогонку за своим ушедшим судном. Но к моменту его прибытия в Джибути «Иртыша» там не было. Он ушел в Сайгон. На попутном французском пароходе мичман с «золотым чемоданом» в руках и револьвером в кармане пересек Индийский океан. В Сайгоне Граф узнал, что «Иртыш» на Мадагаскаре, в бухте Носси-

бэ.

Почти четыре недели мичман Граф догонял свой транспорт, который к моменту его прибытия на Мадагаскар уже ушел оттуда и перешел в бухту Камрань, что в Юго-Восточной Азии. Все это время он не спускал глаз с заветного чемодана. Только в Камрани мичман наконец-то догнал свое судно. Он вспоминает: «С великой радостью взял я чемодан и отправился на корабль. Через несколько минут я был дома».

Одиссея мичмана Графа сразу же по его прибытии в Камрань стала широко известна на всей эскадре. Так, командир крейсера «Аврора», капитан 1-го ранга Е. Р. Егорьев вел дневниковые записи о походе 2-й Тихоокеанской эскадры. Вот что он занес в тетрадь 27 февраля 1905 года: «Скудные телеграфные известия о событиях внутри России, а также с театра военных действий, достигающие нас, неизменно носят печальный характер... Начинаем думать, что Владивосток может быть отрезан; тогда наша дальнейшая цель становится необъяснимой. Флот без базы – до сих пор неслыханное предприятие. Два дня тому назад пришел “Иртыш”, наш угольный транспорт. Из Либавы вышел в двадцатых числах декабря; почты не привез. В Порт-Саиде денег для своей надобности не принял, из Либавы, как все россияне, вышел без копейки денег, но с кредитивом. В Джибути хотел ждать прихода 3-й эскадры. Ревизор (мичман Граф. – В. III.) отправился в Порт-Саид за деньгами; в это время “Иртышу” было приказано немедленно уйти в Носси-Бэ, а ревизор с деньгами получил приказание поехать в Сайгон, где должен ожидать нас. Интересное путешествие solo с большим мешком золота».

Такова в общих чертах история происхождения золота на борту транспорта «Иртыш». Но почему после прибытия мичмана Графа доставленное им золото не было распределено по кораблям эскадры, для чего, собственно говоря, оно и предназначалось? Ответа на этот вопрос у нас нет да и вряд ли уже будет. Можно лишь предположить, что к моменту прибытия Графа эскадра собиралась сниматься с якоря, чтобы идти на прорыв во Владивосток. В данной ситуации ни командующему эскадрой, ни командирам кораблей было не до привезенного «расходного золота». На оставшемся отрезке пути никаких заходов в порты более не предусматривалось, а значит, и тратить деньги командам было просто не на что. Зато ожидалось генеральное сражение, к которому все и готовились. Думается, что вопрос о золоте вице-адмирал Рожественский просто отложил до прибытия во Владивосток. То, что он оставил золото на «Иртыше», можно объяснить тем, что командующий не мог знать, как сложится предстоящее сражение и где золото будет в большей

безопасности. Не заморачивая себе головы, он приказал оставить золото там, где оно было в тот момент. Думаю, что Рождественский меньше всего думал о золоте для карманных расходов личного состава эскадры... На кону в те дни была судьба самой эскадры, а вместе с ней судьба всей войны и мирового престижа России!

В первые минуты Цусимского сражения артиллерийские наводчики «Иртыша» держали на прицеле один из японских крейсеров, но не стреляли. Капитан 2-го ранга Ергомышев не без оснований полагал, что несколько малокалиберных пушек его транспорта ничего не изменят в начавшемся противоборстве броненосцев. Зато несколько даже случайных попаданий в набитый углем и снарядами транспорт уничтожат его в несколько минут. Впрочем, японцам тоже было пока не до «Иртыша». Весь свой огонь они сосредоточили против наших броненосных сил.

Стараясь не оказаться на линии огня, «Иртыш» сначала пристроился к броненосному крейсеру «Дмитрий Донской», затем к «Авроре», но это прикрытие не было надежным. Тогда Ергомышев решил выйти из района боя и самостоятельно пройти пролив.

«Иртышу» не повезло. Один из японских крейсеров дал вдогонку ему несколько залпов. Этого для тихоходного транспорта оказалось достаточно. «Иртыш» получил несколько пробоин. В трюм хлынула вода. Судно сильно накренилось. В машинном отделении лопнул паропровод. Пока ликвидировали аварию, стала прибывать вода; запустили водоотливные насосы.

Но Ергомышев не оставлял надежды на прорыв. Вскоре «Иртыш» повернул на ост. Ергомышев рассчитывал, что этот курс достаточно безопасен, что с наступлением сумерек судну удастся удалиться на несколько десятков миль от района боя.

К утру следующего дня «Иртыш» почти потерял ход, водоотливные средства уже не справлялись с откачкой воды из трюмов. Попытка выправить крен тоже не удалась. Шансов дойти до Владивостока не было никаких.

Решили продолжать идти во Владивосток, но держаться недалеко от японского берега, чтобы в случае чего спасти команду. Спустя некоторое время на транспорте снова лопнул паропровод. Пришлось вывести из рабочего режима один из котлов. Получили серьезные ранения и ожоги вахтенные машинисты. Вода в кочегарке поднялась к топкам... Это был конец. Ергомышев приказал направить судно к японскому берегу.

Через пару часов транспорт «Иртыш» встал на якорь в полутора милях от рыбацкого селения Гоцу.

Судовой лекарь Иосиф Делялич-де-Лаваль, вернувшись из плена раньше своих соплавателей, в медицинском отчете так описал гибель «Иртыша»:

«...15 мая утром стало очевидным, что транспорт “Иртыш” продержится на воде недолго. И поэтому решено было в девять часов утра повернуть к ближайшему берегу и высадить на него весь состав транспорта. Около часа пополудни, приблизившись к берегу Японии (западный берег острова Ниипона), бросили якорь и спустили почти целые шлюпки. Спущенный же паровой катер скоро затонул, наполнившись водой через пробоины. Пополудни началась погрузка раненых на баркас, которая продолжалась более двух часов. Вечером того же дня весь состав транспорта высадился на западный берег Ниипона. Транспорт “Иртыш”, как говорили, утонул в ночь на 16 мая, приблизительное место гибели находится на 35° 2’ северной широты и 132° 8’ восточной долготы от Гринвича».

Из воспоминаний Г. Графа: «Бедный, бедный “Иртыш”, недолго ты послужил в русском флоте, недолго на твоей корме развевался Андреевский флаг. <...> Пока плыли, никто не спускал глаз с “Иртыша”, ожидая его “последнего вздоха”, но он пока продолжал печально стоять, уткнувшись носом в воду. Лишь Андреевский флаг слабо колыхался на корме».

Обратим внимание, что команда покидала судно организованно, без всякой паники. Противник в тот момент транспорту никоим образом не угрожал. В данных условиях командир транспорта должен был бы обязательно сохранить свой самый главный юридический документ, по которому будут судить обо всех его действиях во время плавания и особенно во время сражения. Спасение вахтенного журнала во все времена и на всех флотах мира есть дело первостепенное. Но судьба вахтенного журнала транспорта «Иртыш» тем не менее не известна. По крайней мере в объяснительных записках уцелевших членов команды транспорта о нем нет никаких упоминаний. Скорее всего, он погиб вместе с судном. Впрочем, нельзя исключить, что журнал был поднят японцами, прочитан, после чего японские водолазы уже и начали целенаправленные работы в каюте командира «Иртыша», где вскрыли сейф и достали лежавшее там золото. Однако и здесь не все так просто.

Думается, что перед тем как покинуть борт своего судна, Ергомышев уничтожил вахтенный журнал. Почему он должен был так поступить? Высаживаясь на японский берег, командир «Иртыша» не мог не понимать, что вскоре команда будет пленена противником. Разумеется, сохрани он вахтенный журнал, японцы сразу бы изъяли его и прочитали все, что

касается не только обстоятельств перехода эскадры, но и оставшегося на борту затонувшего транспорта груза: угля, снарядов и серной кислоты. Все это представляло для японцев немалый интерес. Понятно, что, высаживаясь на японский берег, Ергомышев не мог взять с собой и само золото, которое неминуемо оказалось бы рано или поздно в руках японцев.

Разумеется, в вахтенном журнале было зафиксировано и прибытие на судно мичмана Графа с казенным золотом. Кроме того, должен был существовать и особый акт, которым мичман Граф передавал доставленное золото на хранение командиру корабля.

Не зная итогов сражения и того, что за этим последует, Ергомышев как офицер просто не мог передать в руки противника столь важные документы. Если бы он так поступил, то вполне мог бы пойти под суд за измену присяге. Поэтому все бумаги, где речь шла о находившемся на борту «Иртыша» золоте, были уничтожены. Офицеры судна, по-видимому, также договорились между собой не разглашать тайну золота.

В Военно-морском архиве в Токио имеется папка по интернированию команды транспорта «Иртыш». Писателю-историку Виталию Гузанову довелось в свое время поддержать ее в руках. Вот что он пишет об этой папке:

«На ней почему-то сохранился гриф “Совершенно секретно”. Видимо, на этом основании не все сотрудники имели возможность раскрыть папку и заглянуть в нее. А с другой стороны, кого особенно интересовал какой-то там транспорт-углевоз? Ведь это не броненосец и не крейсер, в конце концов. С волнением листаю пожелтевшие страницы. Вначале мое внимание привлекает запись на японском языке. В подстрочном переводе она гласит: “Мичман Граф потребовал через французского консула (по договоренности между Россией и Францией он защищал права русских военнопленных. – В. Г.) выплатить русским офицерам жалованье в сумме 252 фунтов, так как они имеют право на это, однако японское флотское командование не признало требования законным, а поэтому отказало”.

С требованием Гарольда Графа как таковым можно, разумеется, и согласиться и не согласиться. Конечно, положение русских моряков было, мягко говоря, весьма стесненным. Они, вспоминает Граф, при оставлении корабля “взяли самое ничтожное количество вещей, преимущественно мелочи, дорогие сердцу... боялись перегрузить шлюпки...”. Это означает, что у них не было ни сменного белья, ни лишнего мундира, ни запасной пары обуви и, конечно, денег. Не могли они унести с собой и судовую казну. Но и платить пленным денежное содержание никто не будет. А вот если при их пленении было взято значительное количество золота, то, по

давним и еще сохранявшимся в начале века традициям, небольшая его часть могла бы быть выдана на нужды пленных офицеров. Однако у коменданта лагеря (по-японски он назывался приютом. – В. Г.), вероятно, были на этот счет строгие инструкции.

А деньги-то эти, как оказалось, находились-таки у японцев. Цитирую их документ (ведомость) из упомянутой папки: “Изъято из казны военного транспорта “Иртыш”: золотых монет в 1 фунт – 2141 штука, золотых монет в 1/2 фунта – 54 штуки“. Далее идет длинный перечень (на двух страницах): серебряные монеты по 5, 2 и 1 франку, серебряные русские рубли, полтинники, двугривенные и бумажные ассигнации, английские серебряные монеты в 1 и 2 шиллинга, в 6 пенсов... В общем, если подбить итог, то в корабельной казне “Иртыша” находилось только золотых монет на сумму около 2200 фунтов стерлингов. А заканчивалась эта ведомость такими словами: “28 мая 1905 г. получил у офицера (какого, не говорится. – В. Г.) деньги с русского транспорта “Иртыш”, который затонул в море у города Хамада. Эти деньги были приняты в ящике, который был обернут в белый платок, и переданы японскому интенданту со вспомогательного крейсера “Садо-мару”. 1905. Июнь. 4-я Военная база – порт Сасебо. Командир “Садо-мару” (подпись) Кокити Ито. Интендант (подпись) Масабуми Сибаяма. Порт Сасебо”».

Таким образом, мы имеем все основания утверждать, что Ергомышев в данном случае поступил достаточно грамотно. Примерно четвертую часть от имевшихся на борту «Иртыша» денег он взял с собой для обеспечения нужд команды. Отметим, что команда «Иртыша» как команда транспорта, а не боевого корабля, то есть не принимавшего участия в бою, подлежала не плену, а интернированию. Это предполагало более мягкие условия содержания, в том числе и сохранение некоторого количества средств на содержание команды.

Что касается остальной части золота, то вполне возможно, что именно его впоследствии и подняли с «Иртыша» японские водолазы. Отметим, что мы не знаем точно, когда именно это произошло. Возможно, уже в 20-х годах XX века, когда Граф опубликовал свои мемуары и японцам стал известен факт наличия на борту затонувшего транспорта значительного количества золотых монет.

Как бы то ни было, из всех «золотых историй», связанных со 2-й Тихоокеанской эскадрой, только золото транспорта «Иртыш» имело под собой реальную основу. И хотя объем этого золота не идет ни в какое сравнение с тем, о чем писалось в прессе, золотой след в Цусиме все же присутствовал.

Золотой клад «Варягина»

Недавно в печати появилось сообщение еще об одном подводном кладе в дальневосточных водах. И хотя он не имеет прямого отношения к истории 2-й Тихоокеанской эскадры, однако остановиться на нем все же стоит.

7 октября 1906 года в Уссурийском заливе потерпел крушение и погиб пароход «Варягин». Это был небольшой (всего 950 тонн водоизмещением) грузопассажирский пароход, совершавший рейсы вдоль побережья русского Приморья. Командовал пароходом капитан Иван Овчинников.

В тот день «Варягин» совершал обычный каботажный рейс из Владивостока в бухту Гонькоудзы (ныне бухта Суходол). Около 10 часов утра судно внезапно сотряс мощный взрыв, и «Варягин» мгновенно ушел на глубину около 25 метров.

Катастрофа оборвала жизни около 250 человек. Спасти удалось, по разным данным, от 40 до 50 человек. До сих пор причина гибели парохода остается тайной. Никакого расследования катастрофы не проводилось, а потому практически не осталось и документов, относящихся к гибели «Варягина». Отметим, что эта трагедия по количеству жертв не имела себе равных в российских дальневосточных водах.

Возможно, что на пароходе произошел взрыв парового котла. Возможно, причиной гибели парохода стал подрыв «Варягина» на морской mine, и, скорее всего, на российской. Дело в том, что оборонительные минные заграждения выставлялись нашими кораблями с началом Русско-японской войны 1904–1905 годов вдоль дальневосточного побережья. Кстати сказать, пятью месяцами раньше, 18 мая 1906 года, в районе острова Аскольд подорвался на mine и затонул грузовой пароход «Князь Горчаков», шедший из Одессы во Владивосток. Правда, в отличие от «Варягина» на «Горчакове» обошлось без жертв. Пароход тонул достаточно медленно, команда успела спустить шлюпки и высадилась на остров Попова.

Спустя годы после трагедии «Варягина» в прессе появилась информация, что на борту парохода находился, кроме прочего, груз золота в виде монет на 60 тысяч рублей.

Дальневосточные журналисты утверждают, что в нынешних ценах стоимость этой груды золота составляет несколько миллиардов рублей. При этом считается, что золотого груза «Варягина» до сих пор никто так и не

поднял. Во всяком случае, ни в архивных документах, ни в прессе об этом нет ни строчки.

К сожалению, более никакой информации о пароходе «Варягин», а тем более о его грузе нет. Разумеется, имеются определенные сомнения, что на борту столь небольшого пароходика в обычном каботажном плавании могла оказаться столь большая по тем временам сумма денег. И почему она оказалась именно в виде золотых империалов, а хотя бы частично не в виде ассигнаций? Странно и то, что при весьма большом развитии дайвинга на Дальнем Востоке никто никогда не проявил до последнего времени никакого интереса к «Варягину». Возможно, последнее было связано с тем, что не известны точные координаты гибели парохода. К тому же он затонул на большой глубине, делающей всякую попытку осмотреть его не только весьма дорогой, но и предельно опасной.

Быть может, поиском «Варягина» рано или поздно все же займутся энтузиасты подводного кладоискательства. Именно тогда и станет окончательно ясно, насколько реальна история о якобы находящемся на затонувшем в Уссурийском заливе пароходике золотом кладе.

Тайны крейсера «Магдебург»

Свою офицерскую корабельную службу я проходил в Лиепае в бригаде кораблей охраны водного района. Служил на малых противолодочных кораблях и на тральщиках. Именно там я впервые и столкнулся с историей германского крейсера «Магдебург».

Кто хотя бы раз побывал в Лиепае (до 1917 года Либаве), наверняка запомнил ее аванпорт с мощными каменными волноломами, ограждающими внутренний рейд от ударов морской стихии. На одном из таких волноломов находился один из наших постов рейдовой службы. Матросы на нем дежурили по нескольку суток, а продукты, воду и все остальное им доставляли рейдовыми катерами. Рядом с башней ПРС на самом конце мола висела на мощной балке огромная рында. В высоту она была около метра, а потому хорошо просматривалась при входе в базу и выходе из нее. При проходе на корабле мимо волнолома я всегда старался рассмотреть ее в бинокль. Даже издали было ясно, что рында очень старая и, судя по внушительным размерам, когда-то принадлежала довольно большому кораблю. На ней были различимы какие-то буквы, но даже в бинокль разобрать их было сложно, так как рынды давно уже никто не чистил. Она потеряла свое значение как туманный колокол и теперь просто висела на входе в военно-морскую базу, став привычным антуражем Лиепайского аванпорта.

Однажды я пошел на катере по служебным делам к стоявшему в аванпорту тральщику. По пути мы завернули к волнолому, чтобы произвести смену вахты на ПРСе. Воспользовавшись оказией, я спрыгнул с катера на волнолом и, пока происходили смена матросов и выгрузка продуктов, осмотрел рынду поближе. Каково же было мое изумление, когда на позеленевшей, изрядно покореженной рынде я отчетливо различил кайзеровского орла, цифры: 1912, а дальше готической вязью – «Magdeburg». Сомнений не было, передо мной – немой свидетель таинственных событий далекого 1914 года. Помню, я долго стоял, положив руку на бронзу старого корабельного колокола, чувствуя ее почти потусторонний холод – тревожно-сокровенное прикосновение истории...

О своем неожиданном открытии я сразу же доложил командованию вплоть до тогдашнего начальника Политуправления Балтийского флота, вице-адмирала Корниенко. Мой рассказ об уникальной истории уничтожения «Магдебурга» и связанных с ним тайнах остался без

внимания. Никто ни малейшего интереса к корабельному колоколу не проявил.

– Кому нужна старая немецкая рында! – отвечали мне. – Вот если бы она была с какого-то знаменитого нашего корабля, тогда бы другое дело!

Затем я еще несколько раз бывал на волноломе и даже сфотографировал рынду с «Магдебурга». К сожалению, впоследствии и фотография, и негатив где-то затерялись во время одного из бесчисленных переездов.

В 1988 году я поступил в военную академию, а когда в 1992 году в последний раз приехал в Лиепая, старой рынды на привычном месте уже не было. На мой вопрос о ее судьбе бывшие сослуживцы рассказали, что совсем недавно рынду тайком сняли собиратели цветного металла (которых тогда хватало везде) и сдали в пункт металлоприема. В то время Балтийский флот готовился навсегда покинуть Лиепая, и, разумеется, никому уже не было дела до какого-то старого корабельного колокола.

С тех пор минуло немало лет. Но до сих пор я чувствую вину за то, что в свое время не приложил всех усилий для спасения корабельного колокола с крейсера «Магдебург» – свидетеля многих интереснейших деяний нашей военно-морской истории.

Со времени событий, связанных с крейсером «Магдебург», минуло почти 100 лет. Однако тайн вокруг него меньше не стало. «Магдебург» и сегодня волнует людей. Секретнейшие бумаги и золотые слитки, шифровальные коды и таблицы сигналов, цена которым – проигранные сражения и погибшие эскадры, загадки разведки и контрразведки – все это оставил нам в наследство таинственный крейсер «Магдебург».

Первые залпы

Прошло всего четыре недели с начала Первой мировой войны. После первых дней ожидания атаки германского флота в Финском заливе стало очевидным, что основные усилия немцев на море будут направлены против англичан. А потому если поначалу при каждом появлении в море дымов весь Балтийский флот немедленно поднимал пары и готовился выйти для решительного боя, то теперь предвкушение генерального сражения сменилось обыденным для всякой морской войны делом: дозорами и постановками минных заграждений.

При каждом новом сообщении о появлении немцев в центральной Балтике адмирал Эссен немедленно высылал корабли в море, но неприятель неизменно ускользал. Усталые и разочарованные балтийцы возвращались в свои базы.

Между тем активность немцев понемногу возрастала. Они явно прощупывали готовность Балтийского флота. Вскоре они начали появляться в наших водах почти ежедневно.

Так, 4 августа 1914 года сразу несколько германских крейсеров подошли к устью Финского залива и, только обнаружив нашу бригаду крейсеров, на полном ходу ушли на запад.

Ночью 5 августа неприятельские миноносцы появлялись в Ирбенском проливе и освещали берег прожекторами, а днем обстреливали Нижний Дагерорт. Наши крейсера гнались за ними.

На следующий день германские миноносцы снова обстреливали наше побережье и снова были отогнаны нашими крейсерами. По ночам береговые посты наблюдения Рижского залива доносили, что ночью видят в море неизвестные прожектора.

8 августа севернее Такхоны взорвалось два голландских парохода. Это позволило обнаружить поставленное неприятелем в ночь на 5 августа в устье Финского залива минное заграждение.

9 августа в море был снова обнаружен отряд германских крейсеров.

В первый день войны неприятель так и не показывался у входа в Финский залив, только с маяка Дагерорт на острове Даго (Хийумаа) видели на горизонте какие-то подозрительные дымы. Но уже 2 августа 1914 года в 19 часов перед Либавой появилось сразу два германских крейсера, «Аугсбург» и «Магдебург», с целью поставить минное заграждение и обстрелять город. Приняв затопленные у входа в порт корабли за

атакующие миноносцы, германские корабли поспешили поставить мины. Позднее это минное поле, получившее название «Аугсбург», очень стесняло действия самого германского флота у Либавы. После постановки «Аугсбург» и «Магдебург» обстреляли порт и районы, прилегающие к вокзалу, а затем ушли. 9 августа 1914 года, около 23 часов, находясь на параллели маяка Дагерорт, эскадренный миноносец «Новик» неожиданно обнаружил германские крейсера «Магдебург» и «Аугсбург». Крейсера под флагом контр-адмирала Мишке в сопровождении трех эскадренных миноносцев совершали свой первый демонстративный поход в северную часть Балтийского моря.

Встреча с «Новиком» заставила Мишке отвернуть и нарушила первоначальный замысел немцев, для которых появление русского корабля было полной неожиданностью. Однако и «Новик» из-за неисправности радиотелеграфа не смог подробно донести о противнике, ограничившись сигналом «вижу неприятеля». Это не позволило русскому командованию использовать шанс для перехвата германских крейсеров. 9–13 августа 1914 года германские крейсера и эсминцы совершили вылазку к Моонзундским островам, обстреляв маяки Богшер и Ристна, а также русские пограничные посты у Паланги.

17 августа 1914 года у входа в Финский залив появились неприятельские силы в составе нескольких крейсеров и сопровождавших их кораблей, которые держались за горизонтом и были заметны только по дымам. Около восьми часов вечера германские корабли подошли ко входу в залив на линию Руссарэ – Оденсхольм. Имевшийся в их составе заградитель поставил большое минное заграждение. На следующее утро на месте постановки было обнаружено много всплывших неприятельских мин. Во время работ по определению границ этого заграждения на mine подорвался тральщик «Проводник». Совершая циркуляцию, тральщик коснулся мины правым бортом против котельного отделения. «Проводник» получил тяжелые повреждения: мостик был разрушен, труба и грот-мачта слетели, в борту зияла огромная пробоина. После взрыва корабль продержался на воде 15 минут. Он накренился на правый борт, затем выпрямился, осел серединой, переломился пополам и затонул. 18 августа 1914 года неприятельские крейсера опять появились в виду залива с целью выманить наши корабли и таким образом навести их на свое минное заграждение. Но план немцев не удался – русское командование уже знало об этом заграждении. По полученным донесениям, в составе неприятельских сил находились броненосные крейсера «Роон» и «Принц Генрих». Российские дозорные крейсера «Адмирал Макаров» и «Баян»

вступили в перестрелку с германскими кораблями, но навстречу им не пошли: наши главные силы находились в Гельсингфорсе, и ожидать быстрой поддержки было нельзя. Перестрелка не причинила вреда ни одной из сторон. Тем не менее это были первые выстрелы, которыми наши корабли обменялись с противником. 23 августа 1914 года неприятель опять появился перед Либавой; один крейсер, обстреляв ее, вскоре ушел.

Камни Оденсхольма

Между тем с сухопутного фронта приходили радостные известия. Армия генерала Реннекампа опрокинула в Восточной Пруссии сразу три германских корпуса и успешно развивала наступление на Кёнигсберг. Немудрено, что и Балтийский флот горел желанием отличиться. Но над морем, как назло, опустился сплошной туман.

Из воспоминаний офицера Минной дивизии: «Ночь на 13 августа мы проводили в Ревельской гавани. Уже третьи сутки стоял туман совершенно исключительной густоты как в Ревеле, так и по всему побережью Финского залива. По донесениям постов южного берега, лишь у Верхнего и Нижнего Дагерорта туман был несколько реже – вероятно, благодаря легкому NW. Все прочие посты от Такхона до Ревеля доносили, что видимость “ноль” при мертвом штиле».

Однако в туманном море происходило какое-то движение. Еще вечером 11 августа радиоразведка Балтийского флота обнаружила резкое усиление неприятельского радиотелеграфирования. Судя по всему, немцы рыскали где-то рядом, но из-за тумана оставались неуловимыми.

Вечером 12 августа было получено донесение береговых постов Такхона и Гапсаль, что они слышат радиотелеграфную работу двух германских кораблей в непосредственной близости от себя.

И наконец около 1 часа 40 минут службой связи была получена радиотелеграмма, что около маяка Оденсхольм (ныне остров Осмуссара) стало на мель какое-то судно, разговор слышен на немецком языке, расстояние до судна всего два кабельтовых от берега. К нашему счастью, пост наблюдения на острове был соединен с материком подводным кабелем, а потому информация шла оттуда непрерывно.

В 2 часа 10 минут новая телефонограмма: «С норда подошло второе судно, слышны команда короткими свистками и разговор на немецком языке». Чуть позже – очередное сообщение: «Неприятель спустил шлюпки, вероятно, для промера. Пост открыл ружейный огонь, на что с корабля ответили из пулемета. Густой туман не позволяет ничего видеть, слышно, как с судна вытравливают канат, бросают за борт тяжести».

Оба донесения начальник службы связи, капитан 1-го ранга Непенин тут же доложил командующему флотом. Картина была пока еще не слишком понятной, но очевидным было то, что немцы заняты какими-то делами у Оденсхольма, небольшого скалистого островка в южной части

входа в Финский залив.

Командующий Балтийским флотом, адмирал Эссен, раскатав на штурманском столе флагманского крейсера «Рюрик» карту, торопливо давал указания:

– Из Ревеля немедленно выслать два миноносца с начальником Приморского фронта, а из Лапвика – дивизион эсминцев. У немцев явно случилось что-то непредвиденное, и мы обязательно должны воспользоваться этим! Как обстановка с дозорными крейсерами?

– Крейсера не могут сняться с якоря тотчас же, туман настолько густой, что с переднего мостика нельзя разглядеть задний! – доложил флаг-капитан Колчак.

– На «Богатырь» и «Паллада» дать радио: как только позволит туман, идти к Оденсхольму!

До рассвета обстановка оставалась неясной. Но на рассвете, когда немного развиднелось, с берегового поста на маяке Оденсхольм удалось наконец-то разглядеть, что в полутора кабельтовых от маяка сидит на камнях четырехтрубный крейсер. Рядом с крейсером пыхтел трубами миноносец, пытавшийся его стащить.

– Крейсерам идти к Оденсхольму! – тут же приказал Эссен.

Оденсхольм (ныне Осмуссаар) – небольшой каменистый остров, расположенный у южного берега при входе в Финский залив. Некогда его населяли шведы, жившие исключительно грабежом потерпевших крушение судов. Чтобы «дар моря» вернее наскочил на рифы, в домах по ночам не зажигали света и не держали петухов и собак. Потом Оденсхольм отвоевали русские и навсегда пресекли местный народный промысел. Обиженные шведы уехали, а российские моряки установили на острове маяк.

В 7 часов 25 минут «Богатырь» и «Паллада» снялись с якоря. Вместе с ними рванул к маяку и дивизион эсминцев. Однако миноносцам не повезло. С большим трудом выйдя в тумане из шхер, они были вынуждены определять свое место только по глубинам, а потому, посчитав себя намного западнее Оденсхольма, чем были на самом деле, повернули на восток и потеряли много времени в поисках неприятеля.

Из воспоминаний капитана 1-го ранга Графа:

«Известие о катастрофе “Магдебурга” было получено от наблюдательного поста на острове Оденсхольм, который сообщил начальнику службы связи, что явственно слышит доносящуюся со стороны моря немецкую речь, но, в чем дело, из-за густого тумана разобрать не в состоянии. По его предположению, на камни выскочил какой-то

неприятельский корабль. Это известие было немедленно передано в штаб флота, который решил сейчас же послать к Оденсхольму 6-й дивизион миноносцев. Кроме того, туда же с миноносцами “Лейтенант Бураков” и “Рьяный” должен был выйти начальник службы связи, капитан 1-го ранга Непенин. Когда Непенин выходил в море, то ему из штаба сообщили, что в море наших судов нет и что дивизион выйдет несколько позже. Как-то случилось, что была допущена крупная ошибка: забыли предупредить, что на меридиане Дагерорта держатся крейсера “Богатырь” и “Паллада”. Таким образом, на “Лейтенанте Буракове” были убеждены, что из своих судов никого в море встретить нельзя. Это едва не повлекло за собой трагические последствия. В море продолжал держаться густой туман. Миноносцы с трудом миновали рейдовые заграждения и, благополучно выйдя в море, дали полный ход».

Немного позднее было получено донесение поста Такхоны о присутствии в его районе еще одного неприятельского крейсера. Эссен отреагировал на это сообщение немедленной посылкой еще двух дивизионов миноносцев, крейсеров «Олег» и «Россия». А затем и сам поспешил к месту событий на «Рюрике».

Выйдя из гавани и обрезаая корму стоявшего на пути «Рюрика», миноносцы, по морскому обычаю, уменьшали ход. По юту «Рюрика» в возбуждении расхаживал адмирал Эссен. Видя, что миноносцы уменьшают ход, он крикнул в рупор:

– Давайте самый полный ход, идите в атаку на подходящие германские корабли!

Крейсера «Богатырь» и «Паллада», тем временем шли к Оденсхольму в густом тумане. Следуя рядом, друг друга они не наблюдали. Шедшая уступом вправо «Паллада» должна была ориентироваться лишь по едва различимой струе «Богатыря». Штурманы кораблей были мокрыми от напряжения, но крейсера шли, как по нитке. Вот где сказались годы тренировок, которые устраивал своим подчиненным Эссен, гоняя их в шхерах и между отмелей на полных ходах!

В 9 часов 50 минут, находясь в пяти милях на норд-ост от Оденсхольма, «Богатырь» застопорил машины, опасаясь подходить к острову, чтобы не подвергнуться атаке своих же миноносцев и самому не обознаться. Надо было разобраться в обстановке.

В 10 часов 20 минут с зюйд-веста раздались частые орудийные залпы. Предположив, что стрельба идет по нашим миноносцам, крейсера легли на курс 217° и дали средний ход, чтобы оказать им поддержку. Как выяснилось потом, это стрелял по береговому посту и маяку немецкий

крейсер. Маяк был серьезно поврежден, все деревянные строения разрушены и сгорели. Но радиостанция каким-то чудом осталась цела, и матросы-наблюдатели продолжали передавать информацию, несмотря на рвущиеся снаряды.

Через четверть часа стрельба прекратилась. Немцы, по-видимому, решили, что с береговым постом уже покончено.

Между тем наши крейсера продолжали осторожно двигаться к острову, измеряя глубины по лоту. В 10 часов 58 минут туман несколько рассеялся, и слева по носу сразу же открылся маяк Оденсхольм, около которого был отчетливо виден четырехтрубный крейсер, который упорно старался стянуть с мели миноносец. Крейсер был классифицирован как легкий германский крейсер типа «Магдебург». А так как из четырех крейсеров этого типа на Балтике у немцев действовал именно головной «Магдебург», то, судя по всему, на камнях Оденсхольма сидел именно он.

«Магдебург» относился к серии легких крейсеров, вошедших в строй перед самой войной и предназначавшихся как для разведки, так и для охраны главных сил флота в море. Корабль был построен в почти рекордный срок. В мае 1910 года крейсер был заложен, а в августе 1912-го уже вошел в строй. Водоизмещение «Магдебурга» составляло 5600 тонн, максимальная скорость хода – 28,2 узла. Числясь легким крейсером, «Магдебург» все же имел броневой пояс до 60 мм и вполне приличное вооружение: 12 105-мм орудий, два торпедных аппарата и 100 мин. Экипаж корабля насчитывал 354 человека. Корабли типа «Магдебург» отличались не только хорошим бронированием, но и весьма совершенной системой подводной защиты, отличными мореходными качествами и маневренностью. Первым и последним командиром «Магдебурга» был капитан 2-го ранга Густав Генрих фон Хабенихт.

Опознав немецкий крейсер, «Богатырь» немедленно открыл по нему огонь. Во время боя туман сгустился настолько, что наводить орудия по прицелам было невозможно и комендорам приходилось стрелять просто по направлению противника. Основной огонь «Богатырь» сосредоточил по крейсеру, не забывая, впрочем, и о миноносце.

На огонь «Богатыря» неприятель отвечал частым огнем. Но из-за тумана немецкие снаряды ложились с недолетами и перелетами. Корректировать свою стрельбу было невозможно, так как нельзя было даже разобрать, какой из темных силуэтов – маяк, а какой – германский крейсер.

После одного из залпов «Богатыря» на полубаке неприятельского крейсера взвился клуб белого дыма и повалил пар. Одновременно миноносец отдал буксир и дал полный ход. Огонь «Богатыря» был сразу же

перенесен на уходящий миноносец, но причинить ему вред не удалось – он почти сразу скрылся в тумане.

«Паллада» открыла огонь несколько позднее «Богатыря». Неприятельские снаряды ложились довольно близко от крейсера. Туман поднимался все выше, и с мостика ничего не было видно. Тогда старший офицер «Паллады», капитан 2-го ранга Романов спустился на срез шестидюймовых орудий, чтобы лучше рассмотреть находившиеся подле «Магдебурга» неприятельские суда. По его словам, отряд состоял из крейсера и двух миноносцев. Крейсер шел полным ходом, имея перед форштевнем большой бурун; в кормовой части было видно пламя.

Крейсер и миноносцы увидели и другие офицеры «Паллады», не находившиеся на мостике; при этом некоторые заметили уходящий крейсер и при нем только один миноносец.

В 11 часов 8 минут неприятельские корабли скрылись в тумане и «Паллада» прекратила огонь.

В 11 часов 10 минут внезапно вынырнувший из тумана немецкий миноносец выпустил по «Богатырю» две самодвижущиеся мины. «Богатырь» немедленно положил руль право на борт, чтобы уклониться. Мины прошли рядом с бортом. В это же время «Паллада» вступила «Богатырю» в кильватер.

Вскоре по «Богатырю» была выпущена третья мина. Снова повернув вправо, «Богатырь» открыл огонь с левого борта, но тотчас его прекратил – неприятель больше не отвечал.

Из хроники событий:

«В 11 часов 40 минут по носу открылись два миноносца, шедших полным ходом на крейсера. По донесениям крейсеров, головной выпустил мину, крейсера открыли огонь по миноносцам, но после четырех залпов заметили, что миноносцы наши, и прекратили огонь. По донесениям миноносцев, оказавшихся “Лейтенантом Бураковым” и “Рьяным”, крейсера открыли огонь первыми, после чего “Бураков” выпустил две мины, не распознав наших судов. К счастью, ни в тех, ни в других попаданий не было: крейсера стреляли на циркуляции».

Из мемуаров «На “Новике”» капитана 1-го ранга Графа:

«Продолжая идти, миноносцы в тумане не могли открыть островов, но по времени заметили, что они должны были его уже пройти. Поэтому пришлось повернуть обратно и взять курс в пролив между островом и материком. В этот момент вокруг них стали ложиться снаряды. Из-за сильного тумана даже нельзя было разобрать, с какой стороны стреляют. Скоро им удалось выйти из-под обстрела, и почти в тот же момент стрельба

прекратилась, а через несколько минут опять началась, с еще большей силой. По звуку выстрелов можно было определить, что это стреляет крупная артиллерия, и так как раньше сообщалось, что выскочивший на камни крейсер четырехтрубный, то стали предполагать, что это крейсер «Роон»».

Между тем миноносцы повернули и пошли вдоль восточного берега острова. К этому времени туман стал понемногу рассеиваться, и первое, что бросилось в глаза, было огромное пламя. Оно поднималось от горящих построек вокруг маяка, зажженных снарядами неприятельского крейсера. Потом стал виден и сам крейсер. Его носовая часть была взорвана и совершенно отделена от остального корпуса, и вид был самый печальный, но тем не менее крейсер продолжал отстреливаться. Тогда на «Буракове» приготовились к минной атаке. Но вдруг по носу открылись силуэты двух больших кораблей. Было решено атаковать их, а не крейсер, который сидел на камнях прочно и уже никуда не мог уйти.

Разобрать, что это были за корабли, из-за тумана было невозможно. Зная же по сообщению штаба, что в море своих кораблей нет, можно было с полным основанием считать их неприятельскими. Не желая упускать удобный момент, когда передний из них приблизился на прицел, по нему была выпущена мина... Но корабли круто повернули, и на миноносце увидели, что это крейсера «Богатырь» и «Паллада». К счастью, «Богатырь» заметил шедшую мину и увернулся. «Паллада» же, не разобрав, что это за миноносцы, открыла огонь, и один ее восьмидюймовый снаряд упал так близко от «Буракова», что всех стоявших на палубе окатило водой. Разобравшись, что крейсера эти наши, миноносцы сделали опознавательные сигналы и, когда «Паллада», дав еще два-три залпа, прекратила огонь, подошли к «Богатырю».

Трагедия, которая могла произойти из-за неразберихи с выходом кораблей и сильного тумана, не произошла. Судьба в последний момент уберегла наши крейсера и миноносцы от взаимного уничтожения. Воистину, Господь благоволит храбрым!

Андреевский флаг над «Магдебургом»

Между тем миноносец «Лейтенант Бураков» подошел к «Богатырю», и их командиры высказали друг другу все, что думают по поводу произошедшего недоразумения. На мостике «Буракова» – капитан 1-го ранга Непенин. Командир «Богатыря» сообщил ему, что неприятель больше не отвечает. После этого Непенин принял решение подойти к сидящему на камнях крейсеру, чтобы узнать, в чем там дело. Было решено: если тот откроет огонь, тогда наши крейсера снова начнут его обстреливать.

С развернутыми торпедными аппаратами и готовыми к открытию огня пушками «Бураков» устремился к германскому крейсеру. Тот продолжал стоять под флагом, и все его орудия были наведены на миноносец. Казалось, что крейсер вот-вот откроет огонь. Но немцы почему-то не стреляли.

Тогда начальник службы связи Непенин приказал спустить вельбот и послал на нем к крейсеру лейтенанта Гамильтона (известного на Балтийском флоте под шутливой кличкой Леди – в честь небезызвестной леди Гамильтон) с сигнальщиком и гребцами, вооруженными винтовками. Когда вельбот подошел к борту, Гамильтон заметил, что за бортом висит штормтрап, по которому лейтенант и взобрался на крейсер. При этом он прочитал и название корабля: «Магдебург». Так вот кто стал пленником Оденсхольма! Поравнявшись с палубой, Гамильтон увидел, что к нему бегут шесть немецких матросов. Не зная их намерений, он выхватил револьвер и вылез на палубу, готовый дорого отдать свою жизнь...

Из воспоминаний капитана 1-го ранга Графа, которые он писал по рассказу Михаила Гамильтона:

«Все матросы были безоружны, их лица не носили характера угрозы, так что револьвер оказался ненужным. Не владея хорошо немецким языком, лейтенант Гамильтон спросил обступивших его матросов, не говорит ли кто-нибудь из них на другом языке. Тогда вперед выступил кондуктор и заговорил на отличном французском языке.

Кондуктор рассказал, что их крейсер выскочил на остров ночью при полном тумане. Сначала он пытался сам сняться, но из этого ничего не вышло. Тогда был вызван миноносец, но и он не мог помочь. В это время подошли русские крейсера, и начался бой. Убедившись, что вести его не имеет смысла, миноносец принял 220 человек команды и ушел. Затем из оставшихся еще 45 человек спаслись вплавь на остров, и только шесть

человек остались на крейсере. Когда кондуктор закончил свой рассказ, лейтенант Гамильтон указал ему на кормовой флаг и объяснил, что хочет его спустить и поднять русский. На это тот ответил, что бой окончен и дальнейшие действия зависят уже от русских. Тогда лейтенант Гамильтон с сигнальщиком и немецкими матросами отправился на кормовой мостик. Там вместе с сигнальщиком они спустили германский флаг, но никак не могли его отвязать – фалы сильно намокли. Видя это, один из немцев сбегал на палубу и принес нож, которым фалы были перерезаны, и тогда подняли Андреевский флаг.

После этого немецким матросам было приказано сесть в вельбот, но тут они сообщили, что на крейсере находится командир корабля. Тотчас же лейтенант Гамильтон послал одного из матросов доложить ему о себе. Войдя к командиру и представившись, он заговорил по-французски, но командир не понял его, не понял он также и английского языка. Тогда лейтенант Гамильтон стал придумывать, как бы яснее и вежливее выразиться по-немецки, и, собрав все свои познания, сказал: “Wollen Sie nach Torpedo gehen?” – и для большей ясности показал рукой в направлении стоявшего на якоре “Буракова”. Командир слегка улыбнулся на это приглашение и ответил, что, хотя ему этого и не особенно хочется, делать нечего. Он только просил разрешения захватить кое-какие вещи. На это, конечно, последовал утвердительный ответ. Но командир был так расстроен, что, обойдя каюту, только машинально выдвинул ящик стола, потом его сейчас же задвинул и сказал, что он готов. Выходя из каюты, он снял висевший на стене кортик и передал его лейтенанту Гамильтону. Но тот вернул его, сказав, что, пока командир на своем корабле, он не считает себя вправе его обезоружить, и просил его оставить кортик при себе. Это очень тронуло командира, и он крепко пожал ему руку.

После этого все уселись в вельбот и скоро подошли к “Буракову”. У трапа командир “Магдебурга” был встречен самым начальником службы связи и командиром миноносца. Поднявшись по трапу, он первым делом передал свое оружие Непенину. Тем временем вельбот с “Рьяного” перевозил пленных с острова Оденсхольм. В числе их оказались еще два офицера, которые были совершенно мокрыми, в одних брюках и рубашке, так как после сдачи крейсера спасались вплавь на остров. Они просили разрешения съездить на “Магдебург”, чтобы взять некоторые вещи, что им и было дозволено сделать».

Отметим, что в описаниях прибытия Гамильтона на «Магдебург» имеются существенные противоречия. Если капитан 1-го ранга Граф в своих воспоминаниях говорит минимум как о шести матросах и

кондукторе, то в документах Морской исторической комиссии говорится следующее: «Посланному на крейсер офицеру с миноносца командир “Магдебург” передал свой кортик. Кроме него, на корабле остались лишь два матроса. Остальные либо переправились вплавь на остров Оденсхольм, либо были ночью сняты судами, подходившими в “Магдебургу”».

Всего на крейсере и на острове, помимо командира, были взяты в плен два обер-офицера и 54 матроса. На крейсере «Магдебург» был поднят Андреевский флаг.

В это время к Оденсхольму подходил начальник Минной дивизии с особым полудивизионом и 1-м дивизионом эсминцев. Туман рассеялся окончательно.

В 11 часов 55 минут было получено донесение с Дагерорта, что береговой пост видит в восьми милях еще один германский крейсер, идущий на норд-ост. Начали поступать немецкие радиотелеграммы волною, одинаковой с «Богатырем»: сыпались без смысла неясные знаки, позывные наших судов и тому подобное. Легко было отличить, что работала неприятельская станция. Полудивизион и 1-й дивизион немедленно пошли к Такхоне и Дагерорту, чтобы перехватить неприятельский миноносец с командой, снятой с «Магдебурга», и атаковать второй крейсер, незаметно подходивший к Оденсхольму.

В 13 часов 24 минуты были получены радио с Такхоны: «Неприятельский крейсер в квадрате № 43 (в 10 милях от Дагерорта) курс ост»; а в 13 часов 25 минут – от Нижнего Дагерорта: «Вижу неприятельский миноносец в квадрате № 60 курс 60°». Как выяснилось впоследствии, это была запоздалая информация.

В 15 часов 5 минут миноносцы подошли к маяку Такхона. Узнав, что неприятельских судов с поста более не видели, они пошли полным ходом к Дагерорту, пройдя в густом тумане южнее банки Некмангруд. В 17 часов эсминцы подошли вплотную к наблюдательному посту Нижний Дагерорт, который благодаря несколько рассеявшемуся туману удалось вызвать по семафору.

С поста сообщили, что, кроме миноносца, виденного утром, никаких неприятельских судов замечено не было. В это время туман сгустился вновь. Полудивизион и 1-й дивизион повернули обратно на Оденсхольм. Помимо них, восточнее в море находились на случай поддержки 6-й и 4-й дивизионы эсминцев. На ночь все миноносцы остались в дозоре в устье Финского залива.

Тем временем у самого острова туман окончательно рассеялся, и нашим морякам открылась полная картина происшедшего.

Из мемуаров капитана 1-го ранга Графа:

«Еще так недавно блестящий крейсер теперь представлял собой печальную картину. От взрыва патронного погреба носовая часть до фок-мачты была почти оторвана и представляла собой грудку железа. Первой трубы и фок-мачты не было: они также были снесены взрывом. Нашими снарядами было оторвано дуло одного орудия, сорвана телеграфная сеть, и в дымовых трубах было видно много осколков. “Магдебург” сидел на мели приблизительно до командирского мостика, но вся кормовая часть была на чистой воде и в полной исправности. Все механизмы были целы, так что даже при последующих работах по его снятию на нем можно было без всякого ремонта развести пары и его же помпами выкачивать воду. Внутренние помещения и верхняя палуба находились в хаотическом состоянии – были завалены гильзами, патронами, пулеметами, винтовками, койками, офицерскими и матросскими вещами и другими предметами. Как объясняли офицеры, это все было приготовлено для перегрузки на миноносец, чему помешали наши крейсера. Катастрофа с “Магдебургом” произошла так внезапно, что в кают-компании на столе остались даже тарелки с недоеденными кушаньями и недопитая бутылка пива».

Из воспоминаний еще одного участника событий:

«Наутро полудивизион подошел к Оденсхольму. Было разрешено осмотреть крейсер. Тяжелое впечатление оставило по себе это посещение... На фотографиях видно, как сильно крейсер пострадал от взрыва. Отсек над первой группой котлов представлял собой сплошную грудку обломков. Передняя переборка первой кочегарки совершенно уничтожена, кормовая, по-видимому, сильно повреждена. Вся носовая часть была оторвана, в ней все еще продолжался пожар. Кормовая почти не повреждена. Кожухи и дымовые трубы местами повреждены, местами пробиты осколками наших снарядов. Я обошел помещения. Все части находились в полной боевой готовности, шланги вооружены, люки и горловины задраены. По исключительной чистоте и исправности, в которой содержался крейсер, несмотря на военное время, видно было, с какой заботой личный состав относился к своему кораблю.

На корабле еще видны были следы жизни, на столе командира стоял его нетронутый ужин. Между прочим, в одной из кают лежало расшифрованное радио: “Инженер” из Ревеля доносит, что главное заграждение русских поставлено между Ревелем и Гельсингфорсом».

Показания пленных дали следующую картину: целью настоящего крейсерства было вызвать русские суда на преследование, а затем навести их на поставленное ранее немцами минное заграждение в устье Финского

залива.

10 августа «Магдебург» был в Мемеле, где производилась починка кладки одного из котлов. В ночь на 11-е он вышел из Мемеля и на следующий день произвел поблизости учебную стрельбу. Выйдя в море, он 12 августа около Готланда соединился с «Аугсбургом», «Амазоне» и четырьмя миноносцами. Общее командование эскадрой осуществлял контр-адмирал Беринг.

Командир «Магдебурга» был в открытом море вызван к адмиралу на «Аугсбург», после чего оба крейсера и миноносцы Y-25 и Y-26 пошли на север, а «Амазоне» осталась между Готландом и русским берегом. «Амазоне» и Y-25 шли впереди, «Магдебург» и Y-26 тем же курсом, но отдельно и сзади. Ход 15 узлов. К вечеру нашел туман, но хода не уменьшали. Предполагалось дойти до меридиана Оденсхольма и потом повернуть обратно. Цель похода никому, кроме командира, не была известна.

В ночь на 13 августа отряд из двух легких крейсеров, «Аугсбург» и «Магдебург», под прикрытием миноносцев Y-26 и Y-186 под командованием младшего флагмана контр-адмирала Мишке приближался к острову Оденсхольм.

Ближе к девяти часам вечера отряд попал в зону сильного тумана. Дальнейшее определение местоположения кораблей было возможно только с помощью часов и лага. Поразительно, но немцы были настолько самонадеянны, что продолжали идти 15 узлами при ограниченной видимости. Увы, хваленая немецкая пунктуальность их и подвела. Хотя счисление и велось предельно точно, а время хронометрировалось вплоть до секунд, но шифровальщик «Магдебурга» слишком долго расшифровывал полученную от Беринга радиограмму, а командир затем слишком долго принимал решение об изменении курса. «Магдебург» продолжал двигаться 15-узловым ходом прямо на камни Оденсхольма. Между тем радиограмма гласила: «В 0.16 лечь на курс 79».

Контр-адмирал Мишке, служивший до этого на Северном море, где уровень боевой подготовки был выше, чем на Балтике, не мог предположить, что на «Магдебурге» радиограмму будут расшифровывать целых 15 минут!

Задержка с расшифровкой радиограммы и принятием решения оказалась роковой. В 0 часов 37 минут крейсер «Магдебург» под командованием капитана 2-го ранга Хабенихта буквально вылетел на каменную гряду в полумиле на норд-норд-вест от маяка острова Оденсхольм.

Корабль сотрясли три удара, причем настолько сильных, что люди едва устояли на ногах. Три носовых отсека почти мгновенно залило водой до броневой палубы. В небольшом количестве вода проникала в носовую кочегарку, но течь удалось заделать. В междонных отделениях под кочегарками и машинами воды не было. Каменный клык пропорол днище крейсера, и «Магдебург» теперь сидел на нем, как жук на булавке.

Пытаясь сняться, немцы выбрасывали за борт патроны, уголь, тяжелые запасные части – все, что только можно было выбросить. Отдали якоря и вытравили за борт канаты. Спущенная для обмера глубины вокруг корабля шлюпка была обстреляна ружейным огнем. К восьми часам утра все было выгружено. Подошедший миноносец Y-26 пытался стянуть крейсер за корму, но безуспешно. Тогда командир приказал приготовить к взрыву минный погреб, где хранились зарядные отделения самодвижущихся мин. Началась перевозка команды на миноносец, державшийся за кормой. Когда большая часть команды была перевезена, туман стал рассеиваться. Вскоре показались два русских крейсера. Бикфордов шнур, протянутый к зарядным отделениям, был подожжен. Оставшимся на борту было приказано прыгать за борт и вплавь добираться до миноносца. На «Магдебурге» остался один командир. Под огнем русских крейсеров миноносец дал ход. Его струей были отброшены находившиеся в воде люди. Шлюпка миноносца и шлюпка с «Магдебурга» продолжали подбирать плававших. Таким образом, помимо командира и людей с «Магдебурга», были взяты в плен офицер и два матроса со шлюпки миноносца Y-26.

Вскоре последовал взрыв минного погреба, носовая часть крейсера по фок-мачту и носовую кочегарку была оторвана и отвалилась.

На имеющейся фотографии корабль виден с разрушенной вплоть до второй трубы носовой частью.

Оставшиеся люди частью выбрались на крейсер, но большинство доплыли до берега, где они сразу сдались находившимся там матросам нашего берегового поста. Много тел немецких моряков впоследствии было обнаружено водолазами около «Магдебурга» и найдено выброшенными на берег.

Такова хроника событий, связанных с захватом крейсера «Магдебург». Несомненная ошибка противника и своевременные действия наших моряков лишили германский флот весьма ценного новейшего легкого крейсера. Потеря для немцев нелепая, а оттого, наверное, и особенно обидная, но в масштабах начавшейся битвы за мировое господство все же не слишком большая.

Казалось, на этом в истории с крейсером «Магдебург» можно было бы поставить точку. Мало ли кораблей по тем или иным причинам погибло в годы минувших мировых войн! Но, как оказывается, ставить точку в истории с «Магдебургом» рано.

Золото «Магдебурга»

Из всех многочисленных тайн «Магдебурга» одной из самых туманных и доныне малоизученных является тайна золота, которое якобы, по некоторым сведениям, было на крейсере.

Достоверной информации о наличии золота практически нет. При этом в ряде популярных изданий время от времени появляются сведения, подобные такому:

«Из показаний пленных удалось установить, что немцы планировали прорваться к Оденсхольму и провести на месте гибели “Магдебурга” водолазные работы. Но зачем им разбитый крейсер? Ясно, что германцы что-то искали на дне моря. Контр-адмирал Непенин решил продолжить расследование. Он передопросил пленных моряков “Магдебурга”. И выяснил немало интересного. Во-первых, перед отходом в море капитана Хабенихта посетил некий неизвестный господин в черном. Они заперлись в капитанской каюте и о чем-то долго беседовали. Один из офицеров утверждал, что незнакомец был похож на начальника германской военной разведки полковника Отто Николаи. Во-вторых, в Кёнигсберге на борт крейсера было поднято около 20 небольших деревянных ящиков общим весом 300 килограммов. Взрывчатка, патроны в такой таре обычно не хранились. Так что же находилось в них? И тут Непенина озарило – золото! Кому же оно предназначалось? По всей видимости, руководителям германофильской партии при русском дворе. В своих рассуждениях русский контр-адмирал, видимо, был близок к истине. Война на два фронта всегда была кошмаром для немецкого генералитета. А тут она стала реальностью. Но тогда, в августе 1914-го, события еще можно было повернуть вспять. Подкупить нужных людей при дворе не составляло большого труда, ведь германскую партию возглавлял сам Григорий Распутин, весьма падкий на золото. Распутин был категорически против войны с Германией. В его клику входили обер-прокурор сената Саблер и военный министр Сухомлинов. Эти люди за деньги были готовы совершить все что угодно. Им-то и должен был, похоже, доставить золотой груз капитан “Магдебурга”. По второй версии, золото предназначалось для финских сепаратистов. В то время Финляндия входила в состав Российской империи, и там были сильны германофильские настроения. Но довести расследование до конца контр-адмирал Непенин не успел. Он был убит революционными матросами. Слухи о том, что затонувший “Магдебург”

имел на своем борту золотой груз почти на два миллиона долларов, мгновенно распространились по Европе. Сразу же после окончания войны поднять крейсер пытались шведы, но не смогли определить точные координаты гибели корабля. Неудача постигла и англичан. В 1925 году поисковую экспедицию в район гибели крейсера пытался организовать бывший командующий германским Балтийским флотом, гросс-адмирал принц Генрих Прусский. Но в разгар подготовки экспедиции он неожиданно скончался».

В данной информации есть спорные моменты. Голословно и весьма наивно выглядит утверждение о том, что германское золото могло предназначаться Распутину и генералу Сухомлинову. Обе эти личности были, разумеется, гораздо сложнее, чем о них пишет автор сенсации.

Также достаточно странно выглядит информация о том, что передать золото финнам немцы решили именно таким, прямо скажем, рискованным способом – на боевом корабле да еще в непосредственной близости от наших военно-морских баз.

Гораздо легче (и безопаснее) было бы переправить золото через нейтральную Швецию. Финская граница была в те годы прозрачна, чем, кстати, весьма часто пользовались российские революционеры. Можно было бы пробраться к опушке Аландских шхер, где достаточно легко было затеряться. Но прорываться в Финский залив, где стоял готовый к бою российский Балтийский флот, – это почти самоубийство!

Почему золото загрузили именно на «Магдебург», а не на флагманский «Аугсбург», где держал свой флаг контр-адмирал Мишке? Любой здравомыслящий начальник перевозил бы столь важный груз под своим личным присмотром, так как нес за него прямую ответственность.

Оденсхольм находится совсем не у берегов Финляндии, а у берегов Эстляндии. Возможно, немцы просто заблудились в тумане. Однако все же думается, у немцев были неплохие штурманы и, невзирая на туман, достаточно точно вели свои корабли по счислению. Посадка на камни «Магдебурга» – это ошибка в расчетах максимум в милю, которая, впрочем, и стала решающей.

Наконец, никаких документальных свидетельств, кроме ряда бездоказательных утверждений о неких ящиках золота на борту «Магдебурга», нет. Хотя в столь деликатном и тайном деле, которое представляла собой возможная перевозка золота финским сепаратистам, их вполне могло и не быть вовсе.

Не нашел автор никаких свидетельств и того, что принц Генрих Прусский собирался организовывать поисковую операцию у Оденсхольма.

Но не все так просто. Начнем с того, что сегодня точно известно: германское руководство почти официально поддерживало в годы Первой мировой войны деструктивные и антигосударственные силы в России, в том числе партию большевиков (занимавшую тогда активную пораженческую позицию) и всевозможные националистические организации (польских националистов Пилсудского, украинских самостийщиков и финских сепаратистов), имело с ними постоянную и тесную связь. Эти организации на протяжении всей войны получали от разведывательного управления германского Генштаба как немалые деньги для организации беспорядков и забастовок на оборонных заводах, так и еще более значительные суммы для подготовки революции и последующего расчленения России. Поэтому сама вероятность того, что немцы могли в 1914 году переправлять золото в Россию, вполне возможна.

Относительно не слишком удачного маршрута перевозки можно предположить, что в начале войны немцы попросту переоценили свои силы и возможности, недооценив, наоборот, возможности нашего Балтийского флота.

Настораживает и еще несколько моментов.

Так, в воспоминаниях известного российского подводника Первой мировой войны В. Меркушева «Записки подводника» есть весьма странная запись:

«23 октября 1915 года. В Финском заливе шторм от норд-оста и снежная пурга. Четыре тральщика, вынужденных искать убежище под берегом, подошли к острову Оденсхольм и стали на якорь. Потревожили они уже лежавшую здесь на дне немецкую подводную лодку, или она пришла потом и увидела место занятым, но, так или иначе, в 18 часов лодка потопила тральщик № 4; спаслись командир, офицеры и 17 матросов. Это была U-9 под командой лейтенанта Шписа, из-за шторма ушедшая со своей позиции у Ревеля. Найдя место занятым, она потопила тральщик и, не тревожимая никем, провела ночь около погибшего германского легкого крейсера «Магдебург», а утром следующего дня ушла в Либаву».

Итак, осенью 1915 года целый отряд наших тральщиков выполняет какую-то задачу в районе гибели крейсера «Магдебург». Официальное утверждение, что тральщики искали убежище под берегом, не должно нас смущать. Это вполне могло быть просто официальным прикрытием проводимой операции. Что могли искать наши тральщики? Все, что можно было достать со взорванного год назад крейсера, наши моряки уже достали. А может, только к этому времени наша разведка наконец-то узнала о бывшем на борту «Магдебурга» золоте и решила поискать его еще раз?

Но, как оказалось, останки «Магдебурга» в то время почему-то сторожила германская субмарина! Не искала ли она там все то же золото? Да и вел себя командир этой лодки несколько странно. Вначале он топил один из, возможно, ищущих золото наших тральщиков, но после этого не отходит в более безопасный район во избежание атак остальных наших кораблей. Германская лодка, весьма рискуя, остается на старом месте рядом с остовом «Магдебурга». Можно ли это объяснить только легкомыслием ее командира и плохой погодой или дело здесь в чем-то ином? Но в чем именно? Что делали немцы около «Магдебурга» спустя целый год после его гибели? Что они там так упорно искали? Никакие самые секретные бумаги к этому времени не могли бы уцелеть, зато с золотом (если оно действительно было на крейсере) за это время ничего бы не произошло.

Очень любопытна в этой связи и судьба командира корабля, капитана 2-го ранга Хабенихта. О его приключениях в русском плену мы еще поговорим. Пока же остановимся лишь на нескольких интересных фактах его биографии. По некоторым сведениям, Хабенихт происходил из небогатой семьи и карьеру сделал исключительно благодаря своему уму и способностям. Однако вскоре по возвращении из нашего плена бывший командир «Магдебурга» становится очень богатым человеком – владельцем сразу нескольких сталелитейных заводов под Касселем. Возможно, Хабенихт просто удачно женился, но возможно и другое. Отметим, что бывший командир «Магдебурга» был, по-видимому, достаточно порядочным человеком. Он до конца жизни поддерживал деньгами своих бывших офицеров и матросов, которые у него и работали, помогал и семьям погибших сослуживцев. Судя по всему, Хабенихт организовал из своих бывших офицеров и матросов некий лично преданный ему «магдебургский клан».

В этой связи возникает следующее предположение. Представим, что золото на «Магдебурге» все же было. Как бы мог тогда действовать командир крейсера? Возможно, Хабенихт, понимая неизбежность русского плена, сумел не просто выбросить ящики с золотом за борт, а припрятать их с несколькими наиболее преданными матросами в прибрежных камнях. Именно поэтому, эвакуировав часть экипажа на подходивший миноносец, а другую – на остров, Хабенихт и остался на борту разрушенного крейсера всего с несколькими наиболее преданными матросами. Может, именно поэтому палуба «Магдебурга» была завалена секретными документами. Времени на их уничтожение у Хабенихта не было, надо было успеть надежно спрятать золото!

Любопытно и то, что, будучи в плену, Хабенихт предпринимает

несколько отчаянных попыток бежать. Возможно, он хотел снова принять участие в войне, но возможно, что стремился как можно скорее добраться до припрятанного золота, не без оснований полагая, что его уже ищут. Если все обстояло именно так, то по окончании войны Хабенихт вполне мог приехать с несколькими бывшими сослуживцами в ставшую уже независимой Эстонию, спокойно найти спрятанное золото и вывезти его в Германию. Бояться ему было уже некого. Ни монархия, ни Генеральный штаб, ни военная разведка в Германии к тому времени не существовали, да и после столь грандиозных государственных потрясений, как проигрыш мировой войны, гибель миллионов людей и серия революций, никому уже не было дела до нескольких ящиков исчезнувшего золота.

Возможно, что принц Генрих Прусский, который, вне всяких сомнений, был посвящен в тайну перевозимого золота, действительно мог что-то узнать о кладе Хабенихта. Возможно, именно поэтому он и посылал туда осенью 1915 года подводную лодку U-9. Возможно, это лишь одна из его попыток найти золото «Магдебурга». Тогда наверняка Генрих Прусский пытался найти золото и в период оккупации немцами Эстонии в 1918 году, но, судя по всему, снова безрезультатно. После войны и возвращения пленных «магдебургцев» на родину принц мог получить какую-то новую информацию о месте нахождения золота и снова попробовать прибрать его к рукам. Внезапная смерть Генриха Прусского может быть случайностью, а может, ему просто помогли умереть. Возможно и то, что принц планировал достать золото вместе с Хабенихтом, а после смерти Генриха Прусского бывший командир «Магдебурга» сам организовал эту тайную операцию.

Весьма странное событие, которое может быть косвенно связано с таинственной историей «магдебургского клада», произошло сравнительно недавно. В июне 1990 года Совет министров СССР поручил Ингосстраху принять участие в переговорах со шведской фирмой «Тримар А. В.», предложившей советской стороне свои услуги по поиску и подъему золота и других ценных грузов, затопленных в Финском заливе на трех российских военных судах в конце 1914 года. Что это за суда, пока сказать сложно, так как никакой информации о них больше нет. Скорее всего, информация о названиях этих судов, обстоятельствах и координатах их гибели составляет определенную тайну. По предварительным сведениям, корабли были затоплены в экономической зоне Эстонии. Правда, ни Министерство финансов, ни Министерство обороны СССР информацией об указанных кораблях и грузе не располагали. Шведская же сторона скрывала информацию о точном месте гибели кораблей и обстоятельствах рейса до подписания протокола о намерениях, который предусматривал

выплату Москвой 200 тысяч долларов, если в течение четырех лет она заключит аналогичное соглашение с другим партнером.

Здесь много загадочного. Начнем с того, что осенью 1914 года никакие российские суда с золотом на борту в Финском заливе не тонули! Если и тонули массово наши корабли и суда в Финском заливе, то во время печально знаменитого Таллинского перехода 1941 года. Тогда, кстати, тоже вывозили золото – золотой запас Эстонской ССР. Но перевозили его на легком крейсере «Киров», который благополучно добрался до Кронштадта.

В 1914 году линия российско-германского фронта была стабильной, и перевозить золото (или эвакуировать его) никакой надобности не было. Да и для чего вообще надо было рисковать и возить на судах куда-то золото, когда вся береговая черта была в наших руках?! Кроме того, осенью 1914 года никаких транспортов (а тем более сразу трех!) наш флот вообще не терял. Все потери 1914 года ограничились крейсером «Паллада», погибшим в дозоре от атаки германской подводной лодки, и несколькими тральщиками, подрывавшимися при разминировании.

Еще более непонятно, почему советская сторона знать ничего не знала о погибших российских судах, зато о них откуда-то знали шведы, которые к этим судам (если они существовали в реальности) вообще не имели никакого отношения. Да и какие услуги могли оказать нам шведы в проведении водолазных работ в Финском заливе, когда там глубины весьма небольшие и мы сами бы спокойно со всем справились? В 1990 году в СССР еще в достатке было и высококвалифицированных водолазов, и соответствующего оборудования. Но почему-то шведы ведь обратились к нам?

И снова вопросы. Если речь в переговорах 1990 года шла о том же золоте «Магдебурга», то его останки ныне находятся в территориальных водах Эстонии. Почему же тогда за все прошедшее с 1990 года время шведы не решали этого вопроса с эстонскими властями? Пресса по крайней мере на этот счет молчит. А может быть, решали, но секретным порядком, без привлечения прессы?.. Золото, как мы знаем, не любит шума и огласки.

И все же недалеко от района гибели «Магдебурга» действительно имеется подводный клад, хотя он и относится совсем к иной эпохе. До сих пор одной из самых загадочных катастроф на Балтике остается крушение голландского двухмачтового торгового судна «Фрау Мария», которое 9 октября 1771 года затонуло близ Аландских островов.

«Фрау Мария» перевозило из Голландии в Россию закупленные Екатериной II произведения искусства. Среди них картины голландских мастеров, коллекции мейсенского и саксонского фарфора, фаянсовые

курительные трубки, золотые и серебряные статуэтки.

Отметим, что реестры ценностей, описанные чрезвычайным посланником царского двора Иваном Остерманом, достаточно противоречивы. Количество и наименование перевозившихся предметов существенно разнятся. Однако никто из историков не сомневается, что на шхуне перевозилось не менее, а может, даже более трех сотен картин учеников Рембрандта. В том числе и полотна знаменитого Дж. Дау.

Для Екатерины II известие о гибели «Фрау Марии» стало настоящим ударом. Узнав о кораблекрушении, которое произошло по тем временам в шведских территориальных водах, императрица обратилась к своему кузену, шведскому королю Густаву III с просьбой срочно организовать подъем судна. Король вежливо отказал, сославшись на отсутствие точных координат места гибели «Фрау Марии», чем осложнил отношения между Россией и Швецией на долгие годы. Затем были русско-шведская война 1788–1790 годов, убийство Густава и смерть самой Екатерины. О драгоценностях на дне Балтики надолго забыли.

О «Фрау Марии» вспомнили только в 1999 году, когда сотрудники Морского музея Финляндии обнаружили останки судна и исследовали остов погибшей более 200 лет назад «Фрау Марии». Тогда же российской стороной было озвучено предложение совместно поднять погибший фрегат вместе с грузом.

Однако операция стояла под большим вопросом. Обследование судна и подъем его содержимого стоят не один миллион долларов. При этом никто не может дать гарантий, что поднятые вещи окупят затраты.

Дело сдвинулось с места только после того, как представитель Института океанологии России заявил, что институт готов обследовать судно своими глубоководными аппаратами. Предполагается задействовать хорошо известное научно-исследовательское судно «Мстислав Келдыш» с аппаратами «Мир» на борту. Предполагается, что именно «Миры» лучше всего смогут визуально изучить состояние корпуса судна, чтобы определить целесообразность его подъема целиком или по частям.

Именно «Миры» погружались в свое время к знаменитому «Титанику», а в 2007 году – на дно у Северного полюса. Однако пока в Институте океанологии имени П. П. Ширшова к перспективам использования «Миров» в подводном кладоискательстве относятся достаточно осторожно.

– Такой проект рассматривается, он интересен и значим для страны. Но сначала надо согласовать нюансы, – говорят сотрудники лаборатории эксплуатации глубоководных обитаемых аппаратов. – Аквалангисты не

смогут объективно изучить состояние «Фрау Марии». В этом районе моря очень коварные течения.

В том, что картины могут быть в хорошем состоянии, специалисты не сомневаются. В прошлых веках при дальних перевозках, а при морских в особенности, ценные живописные полотна в обязательном порядке сначала заворачивали в кожу, затем упаковывали в свинцовые тубусы, заливали свободное пространство воском и запаивали.

Еще одним обстоятельством, задерживающим работы на «Фрау Марии», является то, что крушение судна произошло в территориальных водах нынешней Финляндии и в соответствии с международными законами все поднятые ценности будут принадлежать Финляндии. Будут ли начаты работы на «Фрау Марии», покажет время.

Главная тайна германского крейсера

Вопрос о золоте «Магдебурга», как мы только что выяснили, до сих пор весьма туманен. Говорят, что тайное всегда становится явным. Как знать, может быть, и у «золотой версии» «Магдебурга» когда-нибудь появятся документальные подтверждения.

Но «золотой версией» тайны «Магдебурга» не ограничиваются. Наоборот, наверное, это самая небольшая из его тайн. Дело в том, что если даже какое-то золото и было на борту севшего на камни крейсера, то оно все равно не могло представить для командования Балтийским флотом такой ценности, как нечто другое, найденное на оставленном в спешке командой «Магдебурге», – секретные документы.

За минувший век вокруг главных трофеев «Магдебурга» родилось столько мифов, что порой уже трудно отличить правду от вымысла и реальность от легенды. А потому обратимся к первоисточникам.

Вот как момент обнаружения секретных документов описал главный виновник этого события Михаил Гамильтон в своих мемуарах: «От нечего делать я швырял ногами различные вещи, в изобилии валявшиеся на палубе. И вдруг под пакетом с рубашками я заметил сигнальный код. Не желая привлечь внимание немцев, я стал толкать его ногами к борту и, когда наш вельбот оказался под нами, сбросил его в вельбот. На крейсере “Магдебург” было обнаружено много секретных документов, которые представляли интерес для криптоаналитиков. Сигнальная книга не является собственно шифром, а используется для формализации содержания передаваемых сообщений, что позволяет уменьшить общий объем сообщения и сделать его удобным для передачи любыми корабельными средствами связи. Полученный таким образом текст в виде трехзначных буквенных групп зашифровывали специальным шифром и уже в таком виде передавали в эфир».

Что же именно было захвачено на крейсере «Магдебург», и какую конкретно роль захваченные документы сыграли в успехах радиоразведки? Историк отечественной военно-морской разведки, капитан 1-го ранга М. А. Партала пишет:

«На самом деле в результате захвата крейсера в руки наших моряков попала не только сигнальная книга, а большое количество самых различных документов германского флота, в том числе и секретного характера. Одних только книг (уставов, наставлений, технических

описаний, формуляров и т. д.) было захвачено около 300. Подлинной жемчужиной этой богатейшей “коллекции” стала, конечно, Сигнальная книга германского флота (Signalbuch Kaiserlichen Marine), причем в распоряжении русского командования оказались сразу два ее экземпляра. Достоянием русских радиоразведчиков стали также чистовые и черновые журналы семафорных и радиотелеграфных переговоров (включая радиотелеграфный журнал военного времени), шифры мирного времени, секретные карты квадратов Балтийского моря (Quadratkarte) и другие ценные документы по радиосвязи германского флота. Оставалось только найти всем этим бесценным сокровищам должное применение».

Помимо этого, была обнаружена еще масса всякой полезной документации: приказы и распоряжения командования крейсера и начальников морских станций; описание и наставление к обслуживанию крейсера; формуляр крейсера; машинные, маневренные и рабочие журналы; описания турбинных двигателей; книга для записи астрономических наблюдений; донесения германского генерального консула о постройке радиостанций на Азовском море и о состоянии русского торгового флота; чертежи и схемы машин и артиллерийской части крейсера и мин Уайтхеда; радиограммы; вырезки из русских и иностранных газет; материалы по личному составу; радиотелеграфный журнал. Оставалось только с толком распорядиться доставшимися сокровищами!

По воспоминаниям старшего лейтенанта И. И. Ренгартена, 16 августа водолазом был обнаружен утопленник, который крепко держал в руках сигнальную книгу (2-й экземпляр). Именно этот экземпляр был передан союзникам (англичанам и французам) вместе с другими документами. В службе связи и в штабе командующего Балтийским флотом началась работа по вскрытию военно-морского германского шифра.

К середине октября 1914 года усилиями старшего лейтенанта Ренгартена и его помощников была налажена дешифровка составленных по сигнальной книге радиограмм. Таким образом, русским радиоразведчикам понадобилось больше месяца на взлом германских шифров. В начале 1915 года в составе службы связи Балтийского флота была организована отдельная радиостанция особого назначения (РОН), которая занималась радиоперехватом и дешифровкой полученной информации.

В интересах сохранения тайны любое упоминание о найденных сигнальных книгах было практически сразу изъято почти из всех документов штаба Балтийского флота. Даже в официальном донесении командующего флотом, адмирала Н. О. Эссена своему непосредственному

начальнику – главнокомандующему 6-й армией нет ни слова о столь ценной находке. Как ни странно, сделана она «темой умолчания» и в первых публикациях Морского Исторического комитета. Последнее обстоятельство тем более вызывает сожаление, что среди сотрудников комиссии был человек, располагавший едва ли не всей полнотой информации и способный дать ответы на многие из интересующих нас сейчас вопросов. Этот человек – Иван Иванович Ренгартен, главный радиоспециалист и первый начальник разведки Балтийского флота. К сожалению, он трагически ушел из жизни в январе 1920 года, за несколько лет до того, как с этой темы было снято своеобразное табу.

Информация о гибели германского крейсера «Магдебург» была оперативно использована пропагандистской машиной. На открытке с репродукцией картины художника П. Шильдкнехта в черно-белом варианте – взрыв носовой части, попытка немецких моряков уничтожить крейсер. Даже таким образом немцам давали понять, что они могут быть спокойны, если команда крейсера и корабль успела взорвать, то уж все шифры тем более своевременно уничтожила.

И снова обратимся к мнению историка военно-морской разведки, капитана 1-го ранга М. А. Партала:

«Сразу отметим, что версия о захвате шифра встречается и в ряде других, в том числе и современных публикаций, но, как уже отмечалось, в руки русского командования в действительности попали только шифры мирного времени. Значительный интерес представляет вторая статья, автор которой, бывший флаг-офицер штаба командующего Балтийским флотом А. А. Сакович, с апреля 1915 года непосредственно занимался в штабе вопросами разведки и точнее представлял характер добытых на “Магдебурге” документов. Описывая таковые, Сакович в первую очередь упоминает “радиокод” (то есть сигнальную книгу. – М. П.), таблицу позывных и ни слова не говорит о шифрах, что в данном случае отражало реальное положение дел. Не являясь, однако, участником августовских событий 1914 года, Сакович придерживается в своей статье “водолазной” версии происхождения перечисленных им документов».

Автор, правда, допустил неточность, написав, что М. В. Гамильтон нашел сигнальную книгу в каюте командира крейсера. Эту неточность исправил позднее Б. П. Дудоров, воспроизведя в своей книге рассказ самого М. В. Гамильтона, однозначно указавшего, что документ был обнаружен на палубе среди вещей экипажа.

Сакович, бывший офицер штаба Балтийского флота, вполне определенно пишет о двух сигнальных книгах, первая из которых была

обнаружена среди вещей экипажа, а вторая позднее поднята водолазами со дна в районе места аварии. Из двух сигнальных книг остается одна. В упомянутой монографии говорится и о некоей «шифровальной таблице», найденной в каюте командира крейсера.

По утверждению авторов, с помощью этой таблицы немцы «кодировали составленные по трехфлажной сигнальной книге радиограммы». Отсутствие каких-либо указаний на первоисточник в совокупности с терминологической путаницей, свидетельствующей о недостаточной компетентности авторов в предметной области, практически полностью обесценило эту информацию для всех заинтересованных исследователей.

Одним из следствий высокой популярности «водолазной» версии происхождения германских сигнальных книг стал особый интерес ряда авторов к водолазной партии Балтийского флота и к ее носителю – учебному судну «Африка». Именно с «Африкой» связывают многие ценнейшую находку, поднятую со дна Балтийского моря. В действительности перед нами одно из весьма распространенных заблуждений, сформировавшихся вокруг «магдебургской» истории.

Дело в том, что 16 августа, когда водолазами была найдена вторая сигнальная книга, учебное судно «Африка» еще стояло в Кронштадте и только во второй половине следующего дня начало переход в Ревель, а к Оденсхольму прибыло и вовсе 20 августа. Как свидетельствуют документы, 16 августа водолазные работы у «Магдебурга» проводило только портовое судно «Силач», на чей счет, по-видимому, и следует записать извлеченную из воды сигнальную книгу № 151, переданную впоследствии в дар англичанам. Кстати, не подтверждается документами и красивая легенда о выговоре, якобы объявленном в приказе командующего флотом водолазам «Африки» с целью скрыть результаты их работы и дезинформировать германскую разведку.

С «магдебургской» историей связано еще одно широко распространенное заблуждение. Оно касается придания некоей особой роли в эпизоде с захватом сигнальной книги начальнику службы связи Балтийского моря, капитану 1-го ранга А. И. Непенину. Действительно, обладая волевым характером и высокими командными качествами, Непенин, проявив в ту ночь известную решительность, первым вышел к месту происшествия с миноносцами «Лейтенант Бураков» и «Рьяный». Однако, потеряв много времени в тумане, подошел к Оденсхольму, когда судьба «Магдебурга» была уже решена. Далее он действовал по указаниям старшего из начальников, каковым на тот момент оказался командир

крейсера «Богатырь». В соответствии с этими указаниями А. И. Непенину с его подчиненными и выпала почетная миссия принять окончательную сдачу германского крейсера, а затем доставить пленных немецких моряков в Балтийский порт.

Безусловно, Непенин, как старший на борту «Лейтенанта Буракова», вполне справедливо в глазах современников и военно-морских историков разделил успех и счастливую удачу своего офицера М. В. Гамильтона, обнаружившего на крейсере сигнальную книгу, но не более того. При этом гораздо менее известно, что ценность данной находки чуть не была сведена к минимуму опрометчивым поступком того же А. И. Непенина, который поспешил сообщить о ней открытой радиогаммой, передав ее в эфир дважды. Это донесение зарегистрировано в журнале учета входящих радиогамм штаба командующего флотом, а сам эпизод весьма эмоционально описан в служебном дневнике И. И. Ренгартена, находившегося в то время вместе с самим командующим на борту крейсера «Рюрик». К счастью для русских моряков, эта оплошность Непенина не имела роковых последствий, поскольку его радиогамма не была, судя по всему, перехвачена германскими радиотелеграфистами.

Теперь самое время более детально поговорить о сигнальной книге, оставившей такой заметный след в военно-морской истории. Для не искушенного в военно-морских делах читателя поясним, что в рассматриваемый период сигнальные книги являлись во флотах главными документами, определявшими организацию военно-морской связи. В прикладном плане основным предназначением сигнальных книг являлась формализация передаваемых сообщений (докладов, команд, распоряжений), то есть приведение их к виду, удобному для быстрой передачи любыми средствами сигнализации, включая и средства радиосвязи. Наряду с этим сигнальные книги объективно выполняли и определенную криптографическую функцию, обеспечивая «закрытие» передаваемого сообщения, делая его содержание недоступным для лиц, не обладающих данным документом. Поэтому с позиции криптологии сигнальные книги могут рассматриваться в качестве разновидности словарных кодов, в которых отдельные слова, фразы, числа исходного сообщения (так называемые словарные, или кодовые, величины) заменяются соответствующими им условными обозначениями (словарными, или кодовыми, обозначениями). В этом смысле найденная на «Магдебурге» германская сигнальная книга представляла собой трехбуквенный алфавитный словарный код. Алфавитный порядок следования кодовых величин и кодовых обозначений облегчал их поиск,

позволяя использовать один и тот же словарь как для набора, так и для разбора сигналов. Это экономило вес и размеры книги, однако делало ее более уязвимой с криптографической точки зрения. Основным же назначением сигнальных книг являлась формализация передаваемых сообщений, а не их криптозащита...

Слабость словарных кодов, особенно алфавитных, в Европе прекрасно понимали еще в XIX веке. В связи с этим при передаче секретных сведений радиограмма, составленная по сигнальной книге, дополнительно «закрывалась» каким-либо шифром (как говорят специалисты – перешифровывалась). В германском флоте с первых дней войны использовался для этой цели шифр простой (взаимооднозначной) замены. Зашифрованный текст отделялся от остальной части радиограммы вспомогательным сигналом, или знаком альфа, который означал: «Далее следуют сигналы по шифру военного времени». Кроме этого, конец шифротекста обозначался вспомогательным знаком общего шифра. Правилами сигнальной книги допускалось использование и других шифров, например, шифра главного командования.

Здесь уместно еще раз подчеркнуть, что ни один шифр военного времени не был захвачен на «Магдебурге». Любые иные версии, встречающиеся в военно-исторической литературе, не подтверждаются архивными документами.

Ценным дополнением сигнальной книги являлись найденные на «Магдебурге» секретные карты квадратов. Для непосвященного читателя поясним, что в военном деле любую информацию координатного характера во многих случаях бывает удобно передавать не в виде географических координат места (широта, долгота), а в привязке к некоей условной системе координат, известной только определенному кругу корреспондентов. В этом случае даже перехват и успешная дешифровка радиограммы не позволяют противнику получить полную информацию о местоположении упомянутого в ней объекта.

Одной из наиболее распространенных в период Первой мировой войны систем условных координат являлась сетка квадратов, которая, будучи наложенной на обычную карту района боевых действий, давала возможность передавать информацию о координатах в виде номера соответствующего условного квадрата. В германском флоте использовалась карта-сетка с размерами квадрата 10 минут по долготе и 5 минут по широте. Весь морской театр боевых действий делился на районы (большие квадраты), обозначенные арабскими цифрами. Например, карта Балтийского моря (без Финского и Ботнического заливов) включала районы

1, 5, 6, 8, 9. Каждый квадрат внутри района получал индивидуальный номер, состоявший из трехзначного числа и буквы греческого алфавита.

Итак, обе найденные сигнальные книги были без ключа – особой таблицы, по которой коды меняются каждые 24 часа. Предстояла сверхсложная задача – вычислить алгоритм постоянно меняющегося ключа дня и уже с его помощью дешифровать немецкие сообщения. Делалось это по принципу, весьма не сложному. В конце каждых суток буквенно-цифровые колонки «базисного» кода перемещались на несколько позиций вверх или вниз, и в результате первоначальные сочетания символов изменялись до неузнаваемости. Поэтому для чтения германских шифрованных радио надо было не только иметь сигнальную книгу, но и знать некую числовую таблицу, задающую смещение колонок. Эту таблицу условно называли ключом дня. За решение данного вопроса взялся начальник службы связи Балтийского флота, капитан 1-го ранга Непенин.

Существует предание, что Феттерлейн (несмотря на немецкое происхождение, он был глубоко православным человеком) со своим напарником мог вскрывать любые шифры. Перед тем как приступить к работе, они неделю строго постились и проводили все время в постоянных молитвах, только потом садились за шифры и поразительно быстро вскрывали их. Объяснить их способности только с помощью материального понимания происходящих в мире процессов просто невозможно. Разумеется, легенда легендой, но выбор Непенина был на самом деле весьма удачным: лучше Феттерлейна в России в то время дешифровщика не было.

Не без оснований опасаясь утечки информации, Непенин не стал затевать официальной переписки с мидовскими начальниками. По его распоряжению чиновника просто среди бела дня втолкнули в автомобиль, вывезли из Петрограда, а затем на эсминце доставили на мыс Шпитгамн, что в устье Финского залива. Здесь размещался один из первых в мире радиопеленгаторов, носивший в секретных документах весьма исчерпывающее название – «Жандарм».

На покрытом лесом скалистом мысу еще весной 1914 года были поставлены несколько домиков и высокие стальные мачты с натянутой между ними проволокой. Главной задачей «Жандарма» было: «Наблюдение за работой в эфире каких-либо посторонних флоту станций... Пеленгация подающей станции... В экстренных случаях подавление работы последней своей волной...»

Теперь же радиостанцию на Шпитгамне постепенно превращали в радиостанцию особого назначения, то есть в такую, на которой будут не

только осуществляться радиоперехваты противника, но сразу и расшифровываться (время дорого!) все поступающие данные.

Спустя много лет капитан 1-го ранга Дудоров, имевший самое непосредственное отношение к Шпитгамну, напишет: «Высокие сосны укрывали строения от любопытных и нескромных взглядов как с проходящих в море судов, так и с суши. А расположение станции на линии между Финляндией и немецкими базами... покрывало всю наиболее возможную площадь работы радиошпионажа...»

Разумеется, не слишком деликатное обращение поначалу вызвало у Феттерлейна законную обиду. Но как только Непенин сообщил ему о характере предполагаемой работы и предъявил сигнальную книгу, старый дешифровщик забыл обо всех своих обидах. В Министерстве иностранных дел он занимался большей частью обычным, рутинным делом, шифровал и расшифровывал сообщения дипломатов, периодически меняя шифры. Здесь же ему предстояла совершенно иная работа, требующая огромного напряжения ума.

– Это будет, видимо, главное дело моей жизни! – сказал Феттерлейн. – И я берусь за него!

– Что вам надо? – спросил начальник службы связи.

– Черный хлеб и вода, да еще чтобы из дома привезли икону Спасителя!

Будучи наслышан о «чудачествах» Феттерлейна, Непенин молча кивнул.

– Прошу тогда меня никому больше не тревожить! Через неделю я приступлю к работе! – скороговоркой произнес Феттерлейн, листая сигнальную книгу.

Непенин прокашлялся в кулак:

– К большому прискорбию, должен сообщить вам, дорогой Оскар Карлович, что вы позавчера умерли от сердечной недостаточности и сегодня уже похоронены на Волковом кладбище. Отныне вас зовут Михаил Михайлович Попов!

– Попов так Попов! – не выразил никаких эмоций старик. – Для меня сейчас существует только шифр!

Буквально на следующий день был отдан секретный приказ по Морскому ведомству, которым Михаил Попов зачислялся в штат службы связи. Для ускорения работы Непенин дал ему в подчинение шестерых толковых офицеров-шифровальщиков.

На «Жандарме» группу Феттерлейна-Попова называли уважительно – «Черный кабинет», и постепенно это название сделалось почти

официальным. За несколько недель Михаил Попов и его сотрудники подвергли тщательному анализу тысячи перехваченных радиogramм, с завидным упорством вылавливая в ворохе зашифрованной «тарабарщины» крупницы закономерностей. И вот наконец настал день (точнее сказать, ночь, ибо шел третий час), когда Феттерлейн пришел в комнату дежурного и потребовал, чтобы его соединили по прямому проводу с ревельской квартирой Непенина.

– Ключ от вашей квартиры сделан, можете забирать! – произнес он условленную фразу и услышал на том конце провода вздох облегчения.

Историк пишет: «Когда возникли первые серьезные проблемы с дешифровкой германских радиogramм, вызванные введением противником новых, более стойких шифров, а затем и новой сигнальной книги, сюда был специально командирован один из ведущих криптологов МИДа, сотрудник цифирного отделения Феттерлейн, оказавший личному составу радиостанции неоценимую помощь».

Так, спустя всего месяц гением российских дешифраторов был воссоздан германский шифроключ с алгоритмом его смены. С этого дня «Черный кабинет» работал, как хорошо налаженный механизм. Каждые сутки в ноль часов немцы вводили в действие новый ключ, а всего лишь через час-полтора первые дешифровки уже лежали на столе начальника службы связи... Непенина моряки называли своим ангелом-хранителем! «Никогда не забуду, – писал впоследствии командир одного из кораблей, – какую бодрость и уверенность в себе передавал нам Андриан Иванович... Обстановка в море, возможные опасности, перемещения противника – все нам было известно! Мы твердо знали, что там, дома, есть мозг и воля, которые заботятся о каждом из нас, “сущих в море далече...”»

Один из примеров эффективности работы разведки Балтийского флота, регулярно расшифровывавшей радиogramмы противника, приводит в своих воспоминаниях «Записки подводника» капитан 1-го ранга В. Меркушев: «Начальник службы связи Балтийского моря телеграфирует из Ревеля командиру “Гиляка” для передачи сухопутному командованию в Риге: “По моим сведениям, германцы считают нас значительно усилившимися у Шлока. Их ответный удар последует правее реки Аа”. Вот образец осведомленности русского флота в эту войну! Надо отдать справедливость контр-адмиралу Непенину, что служба связи поставлена у него превосходно; флот все время держится в курсе не только передвижений, но и замыслов противника, потому имеет возможность приготовиться к парированию его ударов».

В данном случае Меркушев описывает события, относившиеся к 1915

году.

До самого Брестского мира (1918) русские специалисты с помощью «ключа Феттерлейна» расшифровывали все германские радиogramмы.

Предупрежден – значит вооружен

Итак, в руках наших специалистов оказались и сигнальная книга германского флота, и вычисленный Фетерлейном – Поповым ключ дня. Теперь все зависело от того, заподозрят ли немцы то, что их шифр уже не является секретом, ведь в таком случае они просто заменят все сигнальные книги и снова станут неуязвимыми. В создавшейся ситуации следовало не только соблюдать строжайшую тайну, но исключительно осторожно пользоваться добытой информацией, чтобы не посеять у противника ни тени сомнения. Ситуация уподоблялась хождению по лезвию ножа.

Уже в первые дни войны балтийцы развернули шесть береговых радиопеленгаторных постов, расчеты которых постоянно следили за перемещениями кайзеровских эскадр. Дешифруя порой хотя бы частично их радиограммы, флотские радисты выявляли позывные флагманов и отдельных кораблей, и штабисты довольно легко разгадывали планы неприятеля.

С ноября 1914 года Балтийский флот стал получать ежедневные сводки радиоразведки, которая была основным поставщиком самой точной и свежей информации о германском флоте. При этом, как отмечают специалисты, командование Балтийского флота всячески стремилось сохранить в тайне работу радиостанции и ее дешифровального бюро. Все, связанное с шифроперехватом, легендировалось под агентурный источник и в служебной переписке обозначалось «Агентурно Х». В разведывательных сводках, представляемых в Морской главный штаб и в штаб главнокомандующего, сведения, полученные в результате обработки радиограмм, также обезличивались...

Историк военно-морской радиоразведки, капитан 1-го ранга М. А. Партала пишет:

«Следует, однако, отметить, что секретные бумаги с “Магдебурга” были не первые документы по радиосвязи германского флота, с которыми познакомились балтийские радиоразведчики. Еще до начала войны в штаб Балтийского флота был передан германский сигнальный код для кораблей разведочной службы (Aufklärungssignaltafel), полученный по линии Особого делопроизводства (тайной разведки. – В. III.) МГШ. В короткий срок И. И. Ренгартен выполнил перевод этого документа, что позволило ему уже тогда составить определенные представления об особенностях организации радиосвязи и сигналопроизводства в германском флоте.

Поэтому все богатство “Магдебурга”, безусловно, попало в подготовленные руки. Ренгартен достаточно быстро разобрался во всех тонкостях действующей организации радиосвязи германских кораблей: в правилах радиообмена, системе радиопозывных, методике составления радиোগрамм.

Как известно, сигнальная книга германского флота представляла собой трехбуквенный алфавитный словарный код. Для передачи особо важной информации радиোগраммы, составленные по сигнальной книге, дополнительно закрывались шифром простой замены и уже в таком виде передавались в эфир. В первые месяцы войны открытые (то есть без перешифровки) радиোগраммы составляли значительную часть германского радиообмена. Наличие в штабе флота сигнальной книги позволило русскому командованию легко получить доступ к их содержанию. Разбор и обработку радиোগрамм, как правило, производил сам И. И. Ренгартен».

Разбором перехваченных радиোগрамм с учетом их новизны и важности интересовался и лично командующий флотом. В дневнике адмирала Н. О. Эссена имеется, например, такая запись за 6 ноября 1914 года: «Разбирал германские телеграммы от 4 ноября и нашел одну незашифрованную, в которой указывалось на квадрат, в котором полудивизион (особого назначения) поставил мины заграждения (на параллели Мемеля), и было сочетание: “Требуется немедленная помощь”. Из разобранных позывных: “Аугсбург” и “Фридрих Карл” – по-видимому, дело идет о последнем». Спустя некоторое время были получены дополнительные сведения, подтвердившие гибель германского броненосного крейсера «Фридрих Карл» на указанном минном заграждении.

И снова обратимся к исследованию капитана 1-го ранга М. А. Партала: «Рассматривая в целом развитие радиоразведки на Балтийском флоте от начала войны до конца 1914 года, необходимо признать, что все усилия в данной области были в этот период сосредоточены в штабе флота под общими руководством И. И. Ренгартена. К середине ноября И. И. Ренгартен разработал “Правила донесений о радиотелеграфировании неприятеля” для береговых радио– и радиопеленгаторных станций. В документе, в частности, указывалось, что “все береговые радиостанции должны записывать принимаемые ими иностранные радио, как бы отрывочно они ни принимались. Содержание таких радио должно быть через центральные станции представлено в штаб командующего флотом в возможно короткий срок”. Результаты обработки радиোগрамм, поступавших в штаб флота, И. И. Ренгартен обобщал в радиоразведывательных сводках, которые он составлял собственноручно примерно раз в две недели (в основном, для внутреннего пользования).

Что же касается А. И. Непенина, то он еще 13 июля 1914 года был назначен начальником обороны Приморского фронта морской крепости Императора Петра Великого (с оставлением в должности начальника службы связи). Сосредоточив все усилия на этом новом, ответственном направлении работы, он временно (до весны 1915 года) отошел от руководства специальной деятельностью службы связи, поручив это своему помощнику, капитану 2-го ранга М. П. Давыдову. Приказом от 18 августа Давыдову было предписано вступить в исполнение обязанностей начальника службы связи.

На основании доклада МГШ в феврале 1915 года морским министром было принято решение об организации в составе Южного района службы связи Балтийского моря радиостанции особого назначения, на которую возлагалась задача ведения шифроперехвата, где было намерено сосредоточить всю дешифровальную работу по германскому флоту. По штату на радиостанции особого назначения полагалось иметь трех офицеров (начальника радиостанции, двух помощников) и 50 нижних чинов. Примечательно, что начальник радиостанции особого назначения ввиду особых условий был приравнен в правах и денежном содержании к начальнику района службы связи, а его помощники – к начальникам постов.

Весной 1915 года такая радиостанция была организована. Ее разместили в безлюдном месте на южном побережье Финского залива, в районе мыса Шпитгамн. Приказом командующего флотом № 308 от 19 марта 1915 года начальником радиостанции был назначен старший лейтенант П. А. Колокольцов. Позднее, в июле 1915 года, П. А. Колокольцова на посту начальника радиостанции особого назначения сменил старший лейтенант В. П. Пржиленцкий, который и исполнял эту должность вплоть до упразднения радиостанции особого назначения в 1917 году. Количество помощников (дежурных офицеров) уже в марте было увеличено по сравнению со штатной численностью на два офицера: в течение февраля – апреля 1915 года на радиостанцию были назначены лейтенант Д. П. Измалков, мичманы В. И. Марков, О. О. Проффен и прапорщик по механической части И. М. Ямченко.

По оценке специалистов в области радиоразведки, радиостанция особого назначения успешно решила все поставленные перед ней задачи и в полной мере оправдала возлагавшиеся на нее надежды. Следует особо отметить, что в работе дешифровального бюро радиостанции наряду с флотскими специалистами участвовали также сотрудники Министерства иностранных дел. В июле 1915 года на Шпитгамн были назначены

надворный советник Ю. Павлович и коллежский регистратор Б. Орлов...»

К началу кампании 1915 года радиоразведка Балтийского флота представляла собой уже достаточно хорошо функционировавший организм. Накопленный за первые месяцы войны опыт позволял балтийским радиоразведчикам сравнительно легко справляться с такими действиями германского командования по защите своей радиосвязи, как периодическая смена шифров и радиопозывных. Так, например, введенный в употребление 8 марта 1915 года новый шифр «гамма-альфа» был раскрыт уже через два дня, причем независимо друг от друга специалистами флота и Морского Генерального штаба (МГШ). Ключ шифра «Магдебурга» работал безукоризненно!

Большую роль в повышении эффективности радиоразведки сыграло создание в структуре штаба флота разведывательного отделения, во главе которого был поставлен флагманский радиотелеграфный офицер И. И. Ренгартен. Вместе с тем значительно возросшие по сравнению с 1914 годом объемы добываемых радиোগрамм потребовали уже весной 1915 года учреждения специальной структуры, которая осуществляла бы их обработку. Условия походного штаба, в которых функционировало разведывательное отделение во главе с И. И. Ренгартеном, объективно не позволяли решать эту задачу на требуемом уровне, затрудняли ведение и анализ разведывательной и радиоразведывательной обстановки. Поэтому не удивительно, что, когда в мае 1915 года приказом командующего флотом было образовано временное оперативное отделение при начальнике службы связи, на него среди прочего были возложены также и задачи по обработке радиোগрамм и ведению радиоразведки. В составе оперативного отделения было предусмотрено четыре должности штаб-офицеров, а к осени их число было увеличено до шести. Согласно распределению обязанностей, утвержденному 10 октября 1915 года, часть офицеров в прямой постановке отвечали за вопросы радиоразведки.

Наивно было бы думать, что немцы в течение всей войны так ничего и не меняли в своем первоначальном шифре. Помимо «ключа дня», они проводили и куда более существенные изменения структуры своих шифров. Однако все дело в том, что методика подхода к созданию новых шифров оставалась старой. Перейти на новую немцы просто не могли, так как пришлось бы переучивать разом всех радистов, а на это в период войны не было времени. А так как методика разработки новых шифров оставалась неизменной, то и все вновь создаваемые на ее основе новые шифросистемы неминуемо раскрывались нашими специалистами. Бесценная информация, полученная с крейсера «Магдебург», продолжала работать!

Историк радиоразведки ВМФ, капитан 1-го ранга М. А. Партала пишет:

«Дешифровальная работа офицерами флота велась совместно со специалистами-криптографами из российского МИДа. Так, в октябре – декабре 1915 года надворный советник Павлович, коллежский регистратор Орехов совместно с офицерами радиостанции особого назначения раскрыл трех– и четырехзначные германские шифры. Когда в марте 1916 года немцы ввели новую сигнальную книгу, то уже через три недели ее дешифровал чиновник МИДа Феттерлейн».

Необходимо также сказать о том, что цена добываемой информации была весьма велика. Вспомним, скольких волнений стоили события, связанные с «Магдебургом»! Еще одним примером может служить работа поста радиоразведки на острове Богшор, представлявшем собой голую скалу с маяком. Туда был объявлен набор добровольцев, поскольку люди посылались почти на верную гибель. Команду из пяти человек снабдили специально составленным радиотелеграфным кодом условных фраз на шведском языке из лексикона служителей финских маяков. Она работала более месяца. Затем радиопередатчик замолчал. Дальнейшая судьба этой группы неизвестна, но, по некоторым данным, немцы засекли ее работу, сняли с острова и увезли в плен, а маяк разрушили и сожгли. Однако информация, получаемая с этого поста, носила столь важный характер, что в дальнейшем он неоднократно восстанавливался, по-прежнему комплектуемый исключительно матросами-добровольцами.

Черноморская удача

Если о «Магдебурге» и его многочисленных секретах кое-что все же известно, то о его черноморском собрате до последнего времени не было известно практически ничего.

Для начала отметим, что едва сигнальная книга «Магдебурга» была проработана и на ее основе выработан «ключ дня», как вся информация была немедленно передана на Черноморский флот, который вот-вот должен был вступить в борьбу с объединенным германо-турецким флотом.

Уже в ноябре 1914 года связисты-черноморцы перехватили переговоры германского линейного крейсера «Гебен» и легкого крейсера «Бреслау» (однотипного «Магдебургу»). Они вовремя предупредили командующего флотом, и бригада линкоров встретила вынырнувшего из тумана врага прицельным огнем 12-дюймовых орудий.

В начале 1915 года германо-турецкое командование приказало по радио двум турецким канонерским лодкам оказать помощь германской субмарине UC-13, выброшенной штормом на берег. Этот приказ перехватили наши радисты, и эсминцы, высланные в заданное время в известную точку, встретили и потопили артогнем обе канонерки. Так не в первый и не в последний раз сработали бесценные трофеи с «Магдебурга»!

Новой «сценической площадкой» для повторной постановки «магдебургской» истории стало Черное море. Здесь русским морякам противостоял турецкий флот, который после фиктивной передачи Турции в августе 1914 года германского линейного крейсера «Гебен» и легкого крейсера «Бреслау» фактически перешел под немецкое командование. Во главе турецкого флота стоял бывший командующий германских морских сил на Средиземном море контр-адмирал В. Сушон.

На все боеспособные турецкие корабли были назначены вторые командиры из германских офицеров, а их команды усилены немецкими моряками.

В марте 1915 года Сушон решил провести набеговую операцию на Одессу, где, по агентурным данным, скопилось большое число наших транспортов, готовых к погрузке войск. Над турками и немцами витал призрак русской высадки на Босфоре, а потому было важно ослабить наш торговый флот. Для проведения операции выделили крейсера «Меджидие» и «Гамидие», охранение которых обеспечивали четыре эскадренных миноносца: «Муавенет», «Ядигар», «Ташос» и «Самсун». Командиром

отряда и руководителем операции был назначен германский командир крейсера «Меджидие», корветен-капитан Бюксель. 19 марта корабли вышли из Босфора и в ночь на 21 марта подошли к району Одессы.

Далее воспользуемся описанием, приведенным в официальном немецком источнике по истории Первой мировой войны на море:

«В 4 ч. 45 м. эскадренные миноносцы увидели по курсу берег... Вскоре выяснилось, что отряд находится у Одесской банки, справа – входной створ на фарватер к Николаеву. Это означало, что отряд снесло по крайней мере на 15 миль к Ost. Бюксель приказал изменить курс на W, то есть прямо на Одессу. Он предполагал начать обстрел с N, а затем перейти на S и SO. Отряд шел в следующем порядке: головным – оба эскадренных миноносца типа “Канэ” – “Ташос” и “Самсун”... далее, в расстоянии около 500–600 м, – оба эскадренных миноносца типа “Шихау” – “Муавенет” и “Ядигар” с исправным тралом; за ними, в расстоянии 400–500 м, – “Меджидие” и наконец, в расстоянии 700–800 м от последнего, “Гамидие”. Около 6 час. открылась Одесса, ярко освещенная утренним солнцем... Крейсер находился точно за тральщиками, как вдруг в 6 ч. 40 м. “Меджидие” подорвался на mine (в 15 милях от Одесского маяка). Взрыв произошел с левого борта в районе носовой кочегарки. Глубина равнялась 12,8 м. На крейсере застопорили машины, и для спасения личного состава крейсер, имея некоторую инерцию, выбросился на мелководе, имея руль “право на борт”. Корабль стал быстро погружаться носом, имея сильнейший крен на левый борт, но вскоре стал на мель и некоторое время сохранял крен в 10°... Все водоотливные средства были пущены в ход, но ввиду значительных разрушений справиться с течью они не могли, тем более что кочегарки наполнились водой.

Передняя часть корабля постепенно опускалась все глубже, и крен увеличивался. В конце концов весь бак оказался под водой, точно так же как фальшборт и орудия левого борта; перебираться на правый борт становилось невозможно. Ввиду того, что из-за небольшой глубины корабль не мог окончательно затонуть, были приняты меры к уменьшению его боеспособности, затворы орудий были выброшены за борт, а радиостанция уничтожена.

Эскадренные миноносцы сняли команду крейсера, и в 7 ч. 20 м. “Ядигар” по приказанию командующего отрядом выпустил торпеду для окончательного уничтожения крейсера. Торпеда попала в кормовой погреб; корабль выпрямился, а затем погрузился так, что остались торчать только трубы, мачты и верхние мостики».

Официальная версия турецкой стороны выглядела, как и положено на

Востоке, более героической. В сообщении турецкой Главной квартиры, в частности, указывалось:

«Турецкий флот потопил вчера близ Одессы два русских парохода. Экипажи пароходов захвачены в плен.

Во время этих действий крейсер “Меджидие”, преследовавший минные суда около Очакова, наткнулся на мину и затонул. Экипаж “Меджидие” спасен находившимися вблизи оттоманскими военными судами.

Затем крейсер был совершенно разрушен нашими минами, дабы неприятель не имел возможности поднять его на поверхность».

Таким образом, как и в истории с «Магдебургом», серьезные просчеты в планировании операции, усугубленные навигационными ошибками, предопределили ее полный провал. Необходимо признать, что проведение операции в опасном в минном отношении районе без должного обеспечения походило на авантюру. Потеря крейсера стала вполне закономерной платой за проявленное легкомыслие.

Появление у Одессы турецкого отряда было своевременно обнаружено русскими наблюдательными постами, вследствие чего факт гибели одного из турецких кораблей на минном заграждении сразу стал известен русскому командованию. Возвышающиеся над водой надстройки и характерные кожухи вентиляторов позволили легко опознать в погибшем корабле крейсер «Меджидие». Первыми трофеями черноморцев стали кормовой флаг крейсера и различные служебные бумаги из ходовой рубки. В дальнейшем список трофеев увеличился. Были, в частности, найдены все оружейные замки (включая и выброшенные за борт), часть приборов «уничтоженной» радиостанции и масса других интересных и полезных предметов.

Обращает на себя внимание целенаправленный поиск секретных документов, в первую очередь документов по связи. Так, 23 марта 1915 года штаб Одесского военного округа доносил в Ставку Верховного главнокомандующего по обстоятельствам гибели крейсера «Меджидие»: «Секретных документов и сигнальных книг пока не найдено. Взятая переписка и книги на турецком языке переводятся переводчиком штаба VII армии».

Дальнейший осмотр крейсера показал возможность его подъема. Эта задача была успешно решена русскими военными моряками совместно со специалистами РОПиТ (Российского общества пароходства и торговли). 25 мая «Меджидие» удалось поднять и отбуксировать в Одессу, где в течение 26–31 мая он был поставлен в док.

Подъем крейсера позволил русским морякам провести новый тщательный осмотр всех помещений корабля, включая ранее затопленные. Результатом этого осмотра стала ценнейшая находка, сам факт существования которой вплоть до окончания войны являлся одной из сокровеннейших тайн русской военно-морской разведки, а затем на многие десятилетия оказался просто похороненным в тиши архивных хранилищ.

Автором этой неожиданной находки стал капитан 1-го ранга Э. С. Молас, бывший в то время флаг-капитаном транспортной флотилии Черноморского флота. В сопроводительной записке, составленной им 17 августа 1915 года, указано следующее: «Настоящая книга принадлежала германо-турецкому крейсеру “Меджидие”, взорвавшемуся утром 21 марта 1915 года на Одесском минном заграждении, и находилась в течение 70 дней в воде. 30 мая 1915 года я нашел ее... в командном помещении среди разной дряни и употребил более месяца на то, чтобы высушить ее, очистить и уничтожить трупный запах, которым она была пропитана. Книга была в красном сафьяновом переплете, уничтоженном продолжительным влиянием на него воды». Несмотря на утрату оригинального переплета, ценнейший документ, попавший в руки русских моряков, был в более чем удовлетворительном состоянии. Текст на титульном листе сообщал, что издание сигнальной книги осуществлено согласно высочайшему указу от 31 августа 1329 года (по мусульманскому календарю). Данный экземпляр, принадлежавший крейсеру «Меджидие», отпечатан в типографии Морского министерства в 1330 году (соответствует 1914 году) и имел регистрационный номер 41. Как и сигнальные книги других флотов, турецкая книга являлась документом строгой отчетности и имела гриф «Секретно». На титульном листе была сделана предупреждающая надпись: «В случае оставления или потопления судна или захвата его неприятелем эта книга подлежит уничтожению. Снятие копий с этой книги строгойше воспрещается».

Историк военно-морской радиоразведки, капитан 1-го ранга М. А. Партала пишет:

«Судя по содержанию, сигнальная книга являлась основным руководящим документом, устанавливавшим организацию и правила сигналопроизводства в турецком флоте. Структурно она делилась на две части. Первая часть содержала общие указания и определяла порядок и правила сигнализации всеми принятыми в турецком флоте способами. Здесь же приводился список позывных, присвоенных боевым кораблям, судам и некоторым береговым учреждениям турецкого флота.

Рассматривались значения и порядок исполнения отдельных сигналов,

таких, как “человек за бортом”, при съёмке с якоря и постановке на якорь, для обозначения скорости и др. Основной же объем первой части занимало подробное описание так называемых эволюционных сигналов, предназначенных для управления строями и флотом в различных обстоятельствах плавания и в бою. Вторую и наиболее важную часть книги составлял сигнальный свод. Так как в турецком флоте сигнальная книга использовалась и для организации радиосвязи, то приведенный в ней сигнальный свод мог применяться для кодирования (формализации) исходных текстов радиограмм. Естественно, что его содержание вызвало особый интерес у русских радиоразведчиков. С позиций криптологии эту часть турецкой сигнальной книги можно охарактеризовать как двухбуквенный словарный код. Словарь кода включал в себя более 700 кодовых величин, сгруппированных по 36 темам (разделам). Тематика разделов была достаточно разнообразной: “Общие маневренные сигналы”, “Занятия судами мест”, “Направления (румбы) и дистанции”, “Якоря и канаты”, “Назначения рандеву”, “Атака и нападение”, “Бой”, “Преследование”, “Неприятель: захват и задержание судна” и др. Почти в каждом разделе было зарезервировано по несколько кодовых обозначений (от 1 до 5), которые не имели своего словарного эквивалента и могли быть использованы для расширения словаря сигнального свода».

Учитывая важность захваченного документа, турецкую сигнальную книгу вскоре переправили в Петроград, в МГШ. Здесь был оперативно организован ее перевод на русский язык. Эту работу выполнил М. М. Попов. Михаил Попов – это не кто иной, как уже знакомый нам Оскар Карлович Феттерлейн. Разумеется, в руках такого специалиста турецкая сигнальная книга быстро «заговорила». В январе 1916 года русский текст книги был издан Статистическим отделением МГШ в необходимом количестве экземпляров под грифом «Весьма секретно».

М. М. Попов участвовал в разборе и переводе большинства турецких документов, захваченных на крейсере «Меджидие», удостоившись высокой оценки со стороны руководства Морского ведомства. По результатам этой своей работы Попов – Феттерлейн был представлен к ордену Станислава 2-й степени. До этого М. М. Попов имел единственную награду – орден Станислава 3-й степени, что позволяло представлять его по правилам, действовавшим в России, к ордену Анны 3-й степени. Пожалование награды «через орден» являлось исключительным делом и допускалось лишь в военное время «за выдающиеся отличия»! Число таких «исключений» строго регламентировалось. В этой ситуации требовался специальный доклад Николаю II по данному конкретному случаю. Тем не

менее морской министр, адмирал Григорович счел возможным поддержать представление начальника МГШ.

Турецкая сигнальная книга стала исключительно ценным, но не единственным «подарком», полученным русскими радиоразведчиками от экипажа крейсера «Меджидие». Среди многочисленных бумаг и документов, найденных на крейсере, оказалось большое число использованных приемных бланков радиোগрам, заполненных как открытыми, так и шифрованными текстами. Все эти документы также были взяты в разработку специалистами МГШ, усилия которых весьма быстро увенчались успехом.

Что касается вопроса о возможном нахождении на борту «Меджидие» золота, то в данном случае на него можно ответить однозначно: никакого золота на борту «Меджидие» не было. К началу XX века времена, когда моряки брали с собой в море все свои сбережения, давно канули в Лету. Теперь драгоценные металлы могли оказаться на борту потерпевших катастрофу кораблей и судов только в особых случаях.

Зато практически сразу был раскрыт один из применявшихся в турецком флоте шифров, чему в значительной мере способствовали грубые нарушения самых элементарных правил шифропереписки, допускавшиеся турецкими должностными лицами. Так, разбор отдельных шифрованных радиোগрам производился непосредственно на приемном бланке, при этом элементы открытого текста надписывались прямо над соответствующими им шифрообозначениями. Приемный бланк после этого не уничтожался, а хранился вместе с прочими.

Раскрытый шифр являлся буквенным шифром простой (взаимооднозначной) замены и применялся, судя по обнаруженным на крейсере бланкам радиোগрам, для связи кораблей между собой и с береговыми учреждениями флота. Шифровались им, в основном, малоценные радиোগраммы, касавшиеся вопросов материально-технического обеспечения, ремонта и снабжения кораблей. Была, однако, обнаружена и радиোগрамма оперативного характера, отправленная с использованием этого шифра.

Захваченные бланки радиোগрам позволили выявить использование в турецком флоте еще одного шифра – цифрового (по принятой в то время терминологии – цифирного). Судя по ряду признаков, он относился к категории более стойких шифров и применялся для передачи информации с повышенным уровнем секретности. Наличие в заголовках радиোগрам, «закрытых» этим шифром, специальных указателей (так называемых индикаторов) свидетельствовало об использовании шифровальщиками

различных ключей (или шифроалфавитов). К сожалению, недостаточный объем захваченного шифроматериала не позволил специалистам МГШ сразу вскрыть данный шифр. Как отмечалось в этой связи одним из сотрудников МГШ, «очень мало было телеграмм, нашифрованных при помощи одних и тех же комбинаций» (то есть имевших одинаковые индикаторы).

Достоянием русских радиоразведчиков, помимо сигнальной книги и шифров, стали инструкции по радиосвязи, действующие радиопозывные турецкого флота и ряд других материалов, имевших оперативную ценность. Уже в первых числах апреля 1916 года штабом VII армии на их основе был подготовлен информационный документ под названием «Сведения об организации турками радиосвязи на Черном море». Детально изучались захваченные турецкие документы и в штабе командующего Черноморским флотом.

Здесь уместно отметить, что лишь в октябре 1915 года в структуре штаба флота был впервые создан самостоятельный разведывательный орган. Интерес для русских радиоразведчиков представил личный дневник турецкого радиотелеграфиста, обнаруженный при разборе изъятых на крейсере бумаг. Изучение дневниковых записей турецкого моряка позволило, в частности, получить важную информацию о наличии на турецких кораблях германских радиотелеграфистов. Их присутствие было обусловлено широким использованием немецкими флагманами на Черном море при взаимных радиопереговорах действующих в германском флоте документов по связи. Последующий анализ радиообмена турецких кораблей подтвердил германское «происхождение» определенной части передаваемых радиোগрамм.

Выявление этого обстоятельства позволило русскому командованию привлечь к решению задач радиоразведки на Черном море специалистов по германскому флоту из состава службы связи Балтийского моря, знакомых с германской радиосвязью и имевших опыт обработки германских шифроматериалов. Одной из наиболее заметных фигур в черноморской радиоразведке в период войны являлся И. М. Ямченко, переведенный на Черное море с Балтики с должности помощника начальника радиостанции особого назначения (на мысе Шпитгамн).

Подарок для Черчилля

К чести русских моряков, они сразу же поделились своим «магдебургским секретом». Уже в конце октября 1914 года в Великобританию был отправлен флигель-адъютант императора Кедров. Путь его пролегал из Мурманска через Северную Атлантику на британском крейсере. Под мундиром капитан 1-го ранга вез бесценный экземпляр сигнальной книги с «Магдебурга», за доставку которого отвечал головой.

Личность Кедрова весьма значима в истории с кодами «Магдебурга». Бывший флаг-офицер и любимец адмирала Макарова, участник обороны Порт-Артура, сражений в Желтом море и при Цусиме, он был автором нескольких научных работ по тактике боя линейных кораблей, а потому по выполнении секретного задания должен был принять команду на первом из входящих в строй российских дредноутов. Ответственное поручение Кедров выполнил блестяще. Не прошло и двух месяцев, как копии этой книги оказались в Британии.

«Русские выловили из воды тело утонувшего немецкого младшего офицера, – писал Уинстон Черчилль в мемуарах. – Окостеневшими руками мертвеца он прижимал к груди кодовые книги ВМС Германии, а также разбитые на мелкие квадраты карты Северного моря и Гельголандской бухты. 6 сентября ко мне с визитом прибыл русский военно-морской атташе. Из Петрограда он получил сообщение с изложением случившегося. Оно уведомяло, что с помощью кодовых книг русское адмиралтейство в состоянии дешифровать по меньшей мере отдельные участки немецких военно-морских шифротелеграмм.

Русские считали, что адмиралтейству Англии, ведущей морской державы, следовало бы иметь эти книги и карты... Мы незамедлительно отправили корабль, и октябрьским вечером принц Луи (имеется в виду первый морской лорд Англии Луи Баттенберг. – В. III.) получил из рук наших верных союзников слегка попорченные морем бесценные документы...»

Позднее Дэвид Кан, известный американский журналист и специалист по истории криптологии, автор книги «Взломщики кодов», охарактеризует эпизод с захватом документов на «Магдебурге» как, возможно, самую счастливую удачу во всей истории криптоанализа.

В 1927 году англичане предали гласности первые сведения о деятельности так называемой комнаты 40 (room 40) – дешифровального

центра адмиралтейства, действовавшего в период войны. Публичный доклад А. Юинга, первого руководителя этого подразделения, прочитанный им 12 декабря 1927 года в Эдинбурге, был воспроизведен многими печатными изданиями и существенным образом подогрел интерес к теме захваченных германских кодов и шифров. Свою работу «комната 40» начала сразу же по получении от Кедрова германского секретного документа.

Альфред Юинг, руководивший «комнатой 40», – «приземистый плотный человек с голубыми глазами и обезоруживающей улыбкой, скорее напоминавший сельского врача или учителя». Он в совершенстве знал немецкий язык, радиотелеграфное дело и обладал мощным интеллектом и хорошими аналитическими способностями. Судя по всему, он был специалистом, близким к уровню нашего Феттерлейна – Попова.

Над расшифровкой германских радиোগрамм в «комнате 40» трудились гражданские специалисты. Разбираться с военно-морской и навигационной терминологией им помогал капитан 3-го ранга Дж. Хоуп. Лишь в конце 1917 года «комната 40» была переподчинена разведуправлению Морского генерального штаба.

Деятельность «комнаты 40» проходила в величайшей секретности. Само упоминание этого подразделения было категорически запрещено. Вход туда был строго ограничен. За исключением нескольких штабных офицеров, о деятельности «комнаты 40» были осведомлены только морской министр, первый морской лорд и второй морской лорд; из плавсостава – только Джеллико, Битти, Тируит и несколько офицеров штаба флота. Сотни морских офицеров и гражданских чиновников адмиралтейства не имели ни малейшего представления о том, что происходит за этой дверью. На флоте и в прессе удачные перехваты германских военных кораблей обычно приписывались везению или хорошей работе «шпионов». Английская военно-морская разведка очень осторожно пользовалась своими знаниями, даваемыми расшифровкой кодов. Иногда, если речь шла о каких-то незначительных операциях германского флота, британское командование предпочитало закрыть на них глаза, чтобы лишний раз не демонстрировать свою осведомленность и не возбуждать подозрений немцев. Немецкие военные моряки имели подозрения, что их шифрограммы читаются англичанами. Они неоднократно меняли ключи к шифрам, но хитроумные дешифровальщики Юинга их разгадывали. В 1916 году, когда немцы полностью сменили коды, англичанам по счастливому стечению обстоятельств вновь удалось добыть их. В результате на протяжении всей войны любые передвижения Флота Открытого моря находились под

неусыпным оком «комнаты 40» и почти всегда становились известными английскому командованию.

Относительно взаимодействия русских и английских дешифровщиков однозначного мнения нет. Одни историки считают, что англичане игнорировали нас: «Увы, британские криптоаналитики (специалисты по взлому кодов), добившиеся с помощью предоставленных русскими материалов больших успехов в дешифровке вражеских сообщений, не стали делиться своими достижениями с российскими коллегами, в традиционной манере деятелей Альбиона отплатив союзникам черной неблагодарностью». Другие, наоборот, говорят даже о некоем негласном соревновании, когда союзники старались обогнать друг друга в скорости чтения новых германских шифров.

Историк военно-морской радиоразведки, капитан 1-го ранга М. А. Партала пишет: «Балтийские радиоразведчики также наладили и в течение всей войны поддерживали тесный и весьма плодотворный контакт со своими английскими коллегами, обмениваясь самой конфиденциальной информацией по вопросам радиоразведки и криптоанализа. Архивные документы позволяют говорить о наличии подобных контактов и со специалистами французской дешифровальной службы».

Думается, что взаимодействие все же было, так как в нем были заинтересованы и наши, и англичане. Рассуждения о «черной неблагодарности», думается, следует отнести большей частью к временам холодной войны, когда бывших союзников надлежало вспоминать исключительно с негативной стороны.

Капитан 1-го ранга М. А. Партала пишет:

«В ноябре 1914 года на должность начальника британской военно-морской разведки был назначен капитан Вильям Реджинальд Холл. В короткий срок он обнаружил незаурядные способности в области организации разведывательных операций. Прежде всего он создал отдел дешифрования во главе с криптологом Альфредом Ивингом...

Радиостанции подслушивания в Восточной Англии, построенные адмиралтейством еще до войны, день и ночь непрерывно перехватывали радиогаммы двух важнейших германских военно-морских баз – в Вильгельмсхафене и Киле. Их расшифровкой и занимался отдел под названием “комната 40”. В это же время королевские ВМС организовали четыре пункта радиоперехвата с 44 пеленгаторами. Независимо от адмиралтейства фирма “Бритиш Маркони компани” развернула собственную систему радиоперехвата. Станция была оборудована в Северной Шотландии, под Абердином, и была рассчитана на поддержку

станций адмиралтейства.

Шесть станций радиоперехвата и пеленгования использовались королевскими ВМС для слежения за передвижениями германского флота. Пеленгаторы были настолько чувствительны, что могли перехватывать радиограммы, которыми обменивались германские военные корабли. Немцы не подозревали, что их радиосвязь прослушивается, и порой даже не шифровали радиограмм. Вскоре в “комнату 40” ежедневно начинает поступать без малого 2000 радиограмм. Ивинг смог представить своему шефу ряд расшифрованных сообщений, прежде всего приказы гросс-адмирала Тирпица и других командующих Германскими военно-морскими силами.

Что касается немцев, то они приступили к корректировке своих шифров лишь спустя много месяцев. И только начиная с 1916 года коды стали менять ежемесячно, а позднее даже ежедневно. Однако принцип германской шифровальной системы остался прежним. Специалисты из “комнаты 40” уже настолько освоились с немецкой шифровальной системой, что для раскрытия очередного шифра им требовалось всего несколько часов. Иногда содержание немецких радиограмм узнавали в Лондоне раньше их адресата».

Подарок русских моряков начал работать уже вскоре после отъезда капитана 1-го ранга Кедрова из Англии.

В конце октября 1914 года командующий германским Флотом Открытого моря адмирал Ингеноль с большим трудом добился разрешения кайзера провести силами эскадры Хиппера минно-заградительную операцию у Ярмута. Однако решающего результата она дать не могла, поскольку Вильгельм II категорически запретил вывести на оперативный простор линейные корабли, которые могли бы послужить стратегическим прикрытием.

3 ноября эскадра контр-адмирала Хиппера в составе «Зейдлица», «Мольтке», «Фон дер Танна», «Блюхера» и трех легких крейсеров появилась на подходах к Ярмуту. Линейные крейсера открыли огонь по берегу, но их стрельба оказалась безрезультатной. Стоял густой туман, и с моря ничего не было видно. Все снаряды взорвались на местных пляжах, не причинив городу никакого вреда. Одновременно было поставлено большое минное заграждение. Произведя эти действия, Хиппер повернул к родным берегам и начал отход, опасаясь преследования со стороны английских линейных крейсеров. Опасения его были не напрасны!

К этому времени командующий эскадрой британских линейных крейсеров Битти уже получил радиограмму о налете германских линейных

крейсеров на Ярмут. Английские специалисты, используя шифр «Магдебурга», легко прочитали все донесения Хиппера. Эскадра Битти вышла из Кромарти и полным ходом устремилась в район Гельгоlanda в надежде перехватить Хиппера на обратном пути. Но ожидаемой встречи не произошло. Немцы ускользнули. Несмотря на полную осведомленность о действиях противника, англичане оказались слишком неповоротливы.

Этот налет поначалу не произвел большого впечатления на британское командование. Было очевидно, что ключ «Магдебурга» прекрасно работает и надо только научиться грамотно и быстро им пользоваться.

Тот факт, что Хипперу удалось безнаказанно осуществить запланированное мероприятие, вселил в германское командование чувство оптимизма и веры в собственные силы. Оно по-прежнему ничего не подозревало. А потому немцы решились на новую авантюру.

Ранним утром 15 декабря из устья реки Яды вытянулись «Зейдлиц», «Дерфлингер», «Мольтке», «Фон дер Танн», «Блюхер» и четыре легких крейсера. На сей раз мишенью их главной артиллерии должны были стать приморские городки Хартлпул, Скарборо и Уитби, расположенные на побережье графства Норфолк. За Хиппером 12 часов спустя последовали главные силы Флота Открытого моря под командованием адмирала Ингеноя. Огромная эскадра в составе 35 вымпелов (14 дредноутов, 8 эскадренных броненосцев, 2 броненосных крейсера, 6 легких крейсеров и 5 эсминцев) должна была выйти на позиции в центре Северного моря и служить стратегическим прикрытием Хипперу. В случае столкновения с превосходящими силами противника линейные крейсера последнего должны были, отступая, заманить часть флота англичан под главный калибр дредноутов Ингеноя.

Как и в прошлый раз, выход немецких тяжелых кораблей в море был сразу же установлен англичанами. Сигнальная книга с «Магдебурга» снова сработала. Но и на этот раз англичане не сумели в полной мере воспользоваться своей осведомленностью.

Радиограмма о готовящемся выходе была перехвачена и расшифрована еще 14 декабря. Но в тот день «комната 40» допустила сразу две ошибки, едва не ставшие роковыми для английского флота. Военно-морская разведка не могла предположить, что эскадра Хиппера решится на столь дерзкое нападение на прибрежные города, и, что самое главное, англичане не знали: дредноуты адмирала Ингеноя тоже вышли в море.

В результате командующий британским Гранд Флотом (Большим флотом) адмирал Джеллико отрядил на «охоту» за эскадрой Хиппера только часть своего флота.

Декабрьской ночью английские и германские дредноуты двигались навстречу друг другу. В 5 часов 15 минут английские эсминцы, шедшие далеко впереди колонны своих дредноутов, натолкнулись на германский эсминец. В сплошной темноте, прорезаемой вспышками оружейных выстрелов и лучами прожекторов, последовал суматошный и беспорядочный бой между английскими и германскими крейсерами и эсминцами. Англичане не подозревали, что бьются с авангардом армады Ингенюля, которая в окружении шести легких крейсеров и 54 эсминцев подходила к Доггер-банке с юга.

Судьба давала в руки адмирала Ингенюля шанс изменить весь ход войны в европейских водах. В нескольких милях впереди прямо на него шли четыре линейных крейсера и шесть новейших однотипных дредноутов – лучшие корабли Гранд Флита. Уничтожив их, он мог одним ударом сделать шансы в борьбе за господство в Северном море равными.

Знаменитый германский адмирал Тирпиц не мог без волнения вспоминать этот момент: «С самого начала войны мы имели шансы, но ведь это были только шансы. А 16 декабря Ингенюль держал в руках судьбу Германии. Когда я думаю об этом, меня охватывает внутренний трепет».

Но у Ингенюля сдали нервы. Германскому командующему не хватило выдержки. Если бы его армада двигалась вперед хотя бы еще в течение часа, у него были бы все шансы одержать блестящую победу. Но немецкого адмирала тоже можно понять. Услышав грохот орудий впереди, он не мог знать, какова истинная сила приближавшегося противника. На Ингенюле лежал слишком тяжелый груз ответственности за весь Флот Открытого моря. И он отдал приказ повернуть на юго-восток. В течение 40 минут два флота следовали почти параллельными курсами, не подозревая о том, в какой опасной близости они находятся. Затем Ингенюль распорядился взять еще восточнее и прибавить ход. Расстояние между противниками стало быстро увеличиваться.

Тем временем германские крейсера Хиппера обстреляли английский портовый городок Хартпул. Они начали отход, когда уже были брошены на произвол судьбы, и адмиралу Хипперу надо было самому выкручиваться из создавшейся ситуации. Хиппер выкрутился, хотя и не без потерь.

Потерпев подряд две досадные неудачи от неумелого использования своего знания вражеских шифров, англичане вскоре взяли реванш в Южной Атлантике.

До сих пор историки спорят, могла ли «комната 40» иметь какое-либо отношение к событиям вокруг германской эскадры адмирала фон Шпее. Ряд специалистов утверждают: ключ «Магдебурга» не успели использовать

при уничтожении эскадры Шпее. Свою первую информацию о выходе линейных крейсеров адмирала Хиппера «комната 40» выдала только 15 декабря 1914 года, когда корабли Шпее уже неделю как покоились на дне у Фолклендских островов. Другие утверждают, что англичане все же успели использовать шифр «Магдебурга» и именно он помог одержать одну из самых блестящих побед Англии на море.

С началом войны на Тихом океане оказалась достаточно сильная эскадра адмирала фон Шпее. Сбрав все свои силы в единый кулак, Шпее повел эскадру на прорыв в Германию, минуя мыс Горн. По пути следования Шпее уничтожил британскую эскадру адмирала Кэрдока, которая безуспешно пыталась его задержать у мыса Коронель.

Потерпев поражение в сражении при Коронеле, англичане должны были усилить свои позиции в Южной Атлантике. Для этого туда были посланы линейные крейсера «Инвинсибл» и «Инфлексибл» во главе с вице-адмиралом Стэрди.

Одержав победу, Шпее зашел в чилийский порт Вальпараисо. Там его ждала зашифрованная телеграмма морского министра, адмирала Тирпица. От Шпее, испытывавшего недостаток боезапаса, не ожидали больше никаких активных действий. Он должен был лишь незаметно проскочить в Северное море на соединение с главными силами кайзеровского флота. «Мы получили сведения о концентрации значительных английских сил у восточного побережья Южной Америки, – вспоминал впоследствии Тирпиц. – Поэтому я предложил радировать находившемуся в Вальпараисо Шпее, что он может покинуть восточное побережье Южной Америки и направиться к северу через центральную часть Атлантики или вдоль берегов Африки».

Эскадра Шпее незаметно вошла в Атлантику. Теперь немцам надо было затеряться в ее просторах и следовать на север, к родным базам. Неожиданно для всех на военном совете Шпее объявляет командирам кораблей о своем решении напасть на Порт-Стэнли (на Фолклендских островах), разрушить радиостанцию и захватить британского генерал-губернатора. Мнения разделились. Возражая командующему, командир «Гнейзенау» Меркер высказался, что эта цель не оправдывает риска, которому подвергнется эскадра.

Почему такой опытный и осторожный адмирал, как Шпее, внезапно принял столь рискованное и роковое для себя решение? Об этом вот уже почти 100 лет спорят историки и не находят однозначного ответа. Есть мнение, что перед самым выходом из Вальпараисо адмирал неожиданно получил некую радиоинформацию, что на Фолклендах нет английских

кораблей.

Адмирал Стэрди прибыл в Порт-Стэнли только утром 7 декабря, где занялся погрузкой топлива, а на следующее утро к островам уже подошла эскадра фон Шпее, который никак не рассчитывал встретить там английские линейные крейсера. Создается впечатление, что англичане заранее знали, когда и где окажется их противник, и поэтому действовали наверняка. Итог встречи был предрешен.

В конце боя горящий флагман Шпее «Шарнхорст» внезапно развернулся и пошел на англичан в самоубийственную атаку. Этим отчаянным маневром адмирал пытался прикрыть отходящую эскадру. На «Шарнхорст» обрушился весь огонь крупнокалиберных орудий англичан. Спасти с «Шарнхорста» не удалось никому.

Покончив с броненосным крейсером «Шарнхорст», англичане уничтожили и его «систершип» – броненосный крейсер «Гнейзенау», а затем уже поодиночке расстреляли легкие крейсера «Нюрнберг» и «Лейпциг».

В результате происшедшего боя Англия потеряла одного матроса, что касается немцев, то их потери составили два броненосных и два легких крейсера и более 2000 моряков во главе с самим адмиралом Шпее.

Незадолго до гибели германский адмирал поднял на мачте своего флагмана сигнал: он просил прощения у командира броненосного крейсера «Гнейзенау», капитана 1-го ранга Меркера за свое роковое решение напасть на Порт-Стэнли.

Впоследствии адмирал Тирпиц недоумевал: «Что заставило этого прекрасного адмирала идти к Фолклендским островам? Уничтожение расположенной там английской рации не принесло бы большой пользы, ибо, сообщив, что германская эскадра находится здесь, она полностью выполнила бы свое назначение».

Кайзер Вильгельм II на полях донесения о злополучном сражении недоуменно начертил: «Причина, побудившая Шпее атаковать Фолклендские острова, все еще остается тайной».

Есть в этой непонятной истории и другая загадка. По свидетельству уцелевших моряков эскадры и немцев, живших в Вальпараисо, приподнятое настроение, владевшее адмиралом после победы под Коронелем, незадолго до выхода в море внезапно сменилось глубокой подавленностью. Шпее неожиданно, без видимых причин отменил торжества, устроенные в его честь, а принимая цветы у местных дам, мрачно заметил: «Это венок на мою могилу...»

«Да и в разговорах адмирала с окружающими проглядывало

предчувствие, что его деятельности скоро придет конец», – отмечал английский историк Корбетт.

В 1916 году английские контрразведчики арестовали немецкого капитана Ринтеллена, организатора эффективной разведывательно-диверсионной сети в США. Потом его передали американцам, а те отправили капитана на каторжные работы. Отбыв срок, Ринтеллен вернулся домой, но ему пришлось не по душе «коричневые порядки» в Германии, и в 30-е годы он эмигрировал в Англию. В своих воспоминаниях, ссылаясь на беседу с одним офицером британской морской разведки, Ринтеллен писал, что англичане были твердо уверены: Шпее «заглянет» в Порт-Стэнли. Откуда проистекала эта уверенность, Ринтеллену, естественно, не сообщили. Умолчали об этом и авторы британских послевоенных исторических трудов. Так что причины внезапного удара по Порт-Стэнли, обернувшегося для германской крейсерской эскадры адмирала Шпее смертельным бумерангом, поныне остаются одним из «белых пятен» в истории морских сражений XX столетия.

Из книги английского историка Нордмана «Бой у Фолклендских островов», изданной вскоре после сражения: «В донесении английского адмирала не имеется сведений о том, в какой мере для германских судов встреча с эскадрой адмирала Стэрди являлась неожиданной. Однако действия “Гнейзенау” и “Шарнхорста” дают основания полагать, что присутствия здесь крейсеров-дредноутов они не ожидали».

Это утверждение весьма любопытно, так как любой командир, принимая решение на бой, обязательно предварительно оценивает обстановку. Ясно, что Шпее не знал о сосредоточении английского флота в Порт-Стэнли. А знали ли об этом сами англичане? Оказывается, буквально накануне боя, 7 декабря, «к великой радости всех, без предупреждения (!) явилась эскадра адмирала Стэрди».

Автор «Боя у Фолклендских островов» Нордман утверждает, что немцев подвела плохо организованная разведка. Но так ли было на самом деле? Ведь отправление Шпее только двух крейсеров к Порт-Стэнли свидетельствует о том, что хотя германский адмирал и был уверен в отсутствии там британских сил, но, действуя по правилу «береженого бог бережет», на всякий случай провел доразведку. Выходит (если, конечно, безоговорочно принять английскую версию), бой 8 декабря завязал «его величество слепой случай». Но случай ли это?

Из книги Нордмана: «После длительного перехода механизмы требовали переборки, корабельные инженеры-механики рассчитывали на то, что им будет дан соответствующий срок для работ, однако адмирал не

счел возможным согласиться на это и предписал кораблям оставаться в двухчасовой готовности». Потрясающая предусмотрительность! Откуда было англичанам знать, что буквально через несколько часов рядом объявятся немцы?

Все это наталкивает нас на мысль, что незадолго до боя Шпее получил некую зашифрованную телеграмму за подписью берлинского начальства (от морского министра или Военно-морского штаба) примерно следующего содержания: «На Фолклендских островах противника нет. Следовать к Порт-Стэнли, разрушить береговые объекты, по возможности захватить пленных, после чего идти домой». Текст мог быть и другим, но суть его заключалась в ключевой фразе – противника нет. Только в данном случае становится понятным внезапное решение Шпее напасть на Порт-Стэнли с минимумом боезапаса.

Ряд историков считают, что приказ, согласно которому эскадра должна была атаковать Фолкленды, был поддельным. Британцы просто использовали в данном случае шифр «Магдебурга» и от имени германского Военно-морского штаба направили эскадру в ловушку. Вероятно и то, что у командира «Гнейзенау» были какие-то опасения на этот счет, но немецкая пунктуальность все же одержала верх над интуицией.

Дело в том, что, получив фальшивку, ни перепроверить, ни уточнить ее Шпее не мог, эскадра уже выходила в океан. А на переходе выходить в эфир он не имел права, так как должен был сохранять скрытность. Найти какое-либо другое объяснение действиям адмирала Шпее в данном случае нельзя.

Но если причиной гибели германской эскадры послужила радиограмма англичан, то кто и как подсунул ее немецкому адмиралу и, наконец, откуда была прислана шифровка? Определимся сразу, что из Лондона или какого-либо другого английского города ее вряд ли бы передали. Немецкие радиоразведчики наверняка бы запеленговали радиопередатчик, а перехватив такую радиограмму, узнали бы, что противник владеет их шифрами.

Российский историк И. Боечин отмечает: «Остается предположить, что некто дал зашифрованную телеграмму из того же Лондона на Гавайи или в Вальпараисо. Причем внешне сообщение это могло носить чисто коммерческий характер. Кто не знает, что бизнесмены и в мирное время, и в военные годы одинаково тщательно засекречивают некоторые сделки. Оттуда приказ легко дошел бы до Шпее, тем паче что адмирал уже пользовался гавайским каналом связи при переходе через Тихий океан. То, что прочитает телеграмму только адмирал, в британском адмиралтействе не сомневались. Если все происходило так, то расчет дезинформаторов был

точен: до пленения Шпее не сможет никому рассказать об обмане до конца войны, а если адмирал погибнет, то тайна умрет с ним. Так и получилось в декабре 1914 года, когда все концы хитро задуманной операции буквально в воду канули».

Именно так, судя по всему, была проведена первая крупная «радиоигра» с помощью захваченных шифров «Магдебурга», увенчавшаяся полным уничтожением целой неприятельской эскадры. Так что намеки Ринтеллена в контексте вышеизложенного представляются нам небезосновательными.

Увы, фолклендский успех работы с шифром «Магдебурга» англичанами не был в должной мере использован в дальнейшем. Шифр «Магдебурга» сыграл, как это ни странно, весьма негативную роль для англичан на завершающей стадии известного Ютландского сражения в конце мая – начале июня 1916 года из-за возникшего недоразумения с расшифровкой немецких сообщений. Криптологи из «комнаты 40» располагали правильной информацией о местонахождении немецкого флота. Из перехваченных ими и расшифрованных 16 немецких депеш, имевших отношение к Ютландскому сражению, о трех было доложено командованию британского флота. Но одно из них содержало очевидную ошибку, хотя и не имевшую существенного значения. Однако адмирал Джелико, увидев несоответствие в одной из расшифровок, не поверил и остальным. В результате английский флот не смог завершить победой это сражение.

Но были у англичан и серьезные успехи. Так, знакомясь с помощью шифров «Магдебурга» с содержанием телеграмм германского министра иностранных дел Циммермана, англичане обратили внимание на указание немецкому посланнику в Мексике. Ему предписывалось сделать предложение Мексике выступить на стороне Германии против США и воздействовать через японское представительство на Японию, с тем чтобы она покинула Антанту и вступила в Тройственный союз. Это позволило союзникам предпринять предупредительные меры. В начале 1916 года германские учреждения, в том числе МИД Германии, обменялись с германским дипломатическим представительством в США серией шифрованных телеграмм, которые были прочитаны в «комнате 40». В одной из них настоятельно предлагалось оказывать всемерную поддержку бывшему британскому консулу Роджеру Кейсменту, который намеревался поднять восстание в Ирландии. В другой телеграмме сообщалось о намечавшейся переброске Кейсмента в Ирландию на подводной лодке. 12 апреля англичане расшифровали телеграмму с кодовым сообщением об

отправке Кейсмента, и к моменту его высадки в Ирландии он был там арестован. 3 августа он был повешен как немецкий шпион.

Другим активным немецким разведчиком, проходившим по расшифрованным сообщениям, был капитан германского флота Франц Ринтеллен, являвшийся организатором знаменитой диверсионной атаки Германии против США в ходе Первой мировой войны. Эта атака состояла из ударов по судам любой государственной принадлежности, перевозившим грузы, предназначенные для военных нужд. Ринтеллен был захвачен англичанами благодаря прочитанным ими сообщениям германского военного атташе в Вашингтоне фон Папена, извещавшего о том, под какой «нейтральной» личиной и каким путем он возвращается домой, в Германию. Между прочим, Ринтеллен получил от своей американской агентуры сведения о том, что англичане читают немецкие шифры, и просил принять срочные меры. Однако этому сообщению, на беду Ринтеллена, в Берлине не придали значения.

Шифры крейсера «Магдебург» оказали самое непосредственное влияние на развитие не только хода боевых действий на море, но и на сам ход Первой мировой войны. В этом не может быть никаких сомнений!

Судьбы участников «Магдебургской» эпопеи

Война и последовавшие за ней события в России, Германии да и во всем остальном мире вмешались в судьбы тех, кто имел отношение к «Магдебургу» и его тайнам. Мало кто из них уцелел в мясорубке революций и Гражданской войны.

Командующий Балтийским флотом адмирал Николай Оттович Эссен, так много сделавший для того, чтобы тайна «Магдебурга» принесла как можно больше пользы и российскому, и британскому флотам, в 1915 году умер от крупозного воспаления легких на своем флагманском броненосном крейсере «Рюрик». Были разговоры, что адмирала отравили германские агенты, но это осталось недоказанным.

Андриан Иванович Непенин стал в 1916 году вице-адмиралом и командующим Балтийским флотом. 4 марта 1917 года в разгар массовых убийств офицеров был убит выстрелом из толпы. После революции нашлись «герои» из бывших матросов, которые утверждали, что это лично они застрелили в спину из винтовки своего командующего. Однако доньше высказываются предположения, что тут приложила руку германская разведка, которая не могла простить Непенину его решающей роли в использовании шифров «Магдебурга», а матросы были лишь слепым орудием убийства в опытных руках германских резидентов. Как известно, именно германские агенты во многом руководили событиями февраля 1917 года в Гельсингфорсе, когда и был убит Непенин. Так что предположение, что убийство адмирала стало расплатой за шифры «Магдебурга», не лишено оснований.

Капитан 1-го ранга Иван Иванович Ренгартен до конца Первой мировой войны будет состоять в штабе Балтийского флота на различных ответственных должностях, всегда пользуясь большим влиянием. После Брестского мира лучший радиоразведчик России преподавал в Морской академии. В январе 1920 года Ренгартен, согласно официальной информации, умер от тифа в Петрограде. Впрочем, точная причина смерти Ренгартена не установлена.

Лейтенант службы связи Балтийского моря, граф Михаил Владимирович Гамильтон, благодаря наблюдательности и усердию которого, собственно, и были найдены секретнейшие германские документы, прожил в отличие от большинства своих сослуживцев долгую жизнь. Первую мировую войну он закончил в должности флаг-капитана

штаба Балтийского флота. Затем воевал на стороне белых на Северном фронте. Служил в разведотделе штаба командующего союзными силами в Архангельске, состоял штаб-офицером для поручений при генерал-губернаторе Северной области. Эмигрировав, проживал в Париже, был адъютантом генерала Миллера до его похищения органами НКВД в 1938 году. Умер во Франции в марте 1975 года.

Его коллега по обнаружению секретных документов, флаг-капитан транспортной флотилии Черноморского флота, капитан 1-го ранга Эммануил Сальвадорович Молас, нашедший в августе 1915 года турецкие шифры на крейсере «Меджидие», умер или был убит в 1918 году. Сведения о его судьбе крайне скупы. Как знать, может, и с Моласом свели счеты за его усердие в деле добычи шифров?

Михаил Александрович Кедров после передачи англичанам сигнальной книги «Магдебурга» был прикомандирован к британскому Гранд Флоту. В 1915 году был назначен командиром новейшего линкора «Гангут». Карьере Кедрова не помешало даже известное выступление матросов на этом дредноуте. Вскоре Кедров был произведен в контр-адмиралы и назначен начальником Минной дивизии. После Февральской революции он был помощником морского министра и фактически руководил этим ведомством. В апреле 1917 года Кедров был назначен начальником Морского генерального штаба. Затем он стал уполномоченным Морского министерства при Русском правительственном комитете в Лондоне, занимался координацией действий русских морских агентов в Лондоне и Париже. В период Гражданской войны адмирал Колчак поручил ему организацию работы транспортов по снабжению белых армий. В 1920 году Кедров, командующий белым Черноморским флотом, был произведен в вице-адмиралы. Руководил переходом Черноморского флота в Стамбул в октябре 1920 года, в результате которого были эвакуированы армия Врангеля и гражданские беженцы. В своих воспоминаниях Врангель писал, что Кедров имел репутацию исключительно умного, решительного и знающего моряка. Эмигрировав, Кедров жил во Франции. Работал инженером, опубликовал в Париже монографию «Современный курс железобетона». Был председателем Федерации русских инженеров в Париже. Играл значительную роль в русской военной эмиграции, был председателем Военно-морского союза. В 1945 году Кедров вошел в состав делегации русских эмигрантов, посетивших советское посольство и приветствовавших военные успехи Красной армии, но советского гражданства так и не принял. Скончался в октябре 1945 года в Париже.

Контр-адмирал Борис Петрович Дудоров, имевший самое

непосредственное отношение к работе наших дешифраторов на секретной радиостанции «Шпитгамн», в годы Гражданской войны был в войсках Колчака. Эмигрировав, проживал в США. Написал интересные воспоминания об адмирале Непенине, где, кстати, весьма красочно описал эпизод с «Магдебургом». Умер в октябре 1965 года.

Капитан 1-го ранга Михаил Платонович Давыдов, возглавивший в 1916 году службу связи Балтийского моря и продолживший дело Непенина по совершенствованию дешифровки вражеских донесений, в 1918 году был расстрелян в Петрограде большевиками. Вполне возможно, что это было сделано не без участия немецкой разведки, у которой с Давыдовым были давние счеты.

Что касается Попова – Феттерлейна, то следы его теряются в 1917 году на Кавказском фронте, где он, как и всегда, занимался дешифровкой. В тот период Черноморский флот готовился к десантной операции на Босфор, и вскрытие турецких шифрограмм было особенно важным. Поэтому выдающийся специалист и был откомандирован с Балтики на Черное море. На юге Попов – Феттерленд успел оказать неоценимую услугу во время Трапезундской десантной операции, которая должна была стать прологом удара на Босфор. О дальнейшей судьбе выдающегося российского специалиста по шифрам мы ничего не знаем. Его следы затерялись в неразберихе революций и Гражданской войны. Возможно, что гениальный дешифровщик был убит или умер от тифа, но возможно и то, что он, в очередной раз сменив имя, продолжил заниматься своим любимым делом уже в Советской России. Специалистами такого уровня не разбрасывается ни одна власть!

* * *

Ну а как сложилась судьба самого крейсера «Магдебург», после того как на его мачте был поднят Андреевский флаг?

После обследования крейсера было принято решение снять его с камней, притащить в Ревель и там попробовать ввести в строй. Балтийский флот очень нуждался в легких быстроходных крейсерах, и «Магдебург» был бы настоящим подарком. Идеей ввести «Магдебург» в строй загорелся Эссен. В составе Балтийского флота было мало современных легких крейсеров, и «Магдебург» был бы весьма кстати.

Однако снять крейсер с камней так и не удалось. Сложная обстановка в море и начавшиеся осенние шторма не позволили быстро провести

спасательную операцию. Когда же весной 1915 года вернулись к вопросу снятия «Магдебурга» с камней, то при повторном обследовании оказалось, что корабль за зиму так разбит волнами, что от него остался лишь дырявый остов. После этого с «Магдебурга» сняли все возможные механизмы и орудия, а сам корабль был оставлен на волю стихии. Через несколько лет корпус крейсера был полностью разбит штормами.

Удивительно, но я помню ветеранов-мичманов, которые рассказывали, как еще в середине 50-х годов XX века они отрабатывали учебные стрельбы с кораблей Таллинской ВМБ и торпедных катеров по остову «Магдебурга». К тому времени это была просто груда искореженного ржавого металла, в которой невозможно было что-либо разобрать. Затем якобы бранные останки «Магдебурга» все же разобрали на металлолом, основная часть металла была доставлена в Лиепая на металлургический завод «Сарканас металлургс», где и пошла в переплавку.

Оставили свой след в отечественной истории и орудия «Магдебурга». Так, 105-мм орудиями германского крейсера была вооружена канонерская лодка «Храбрый», которая прожила долгую боевую жизнь. Канонерка провоевала не только Первую мировую, но и Великую Отечественную и была выведена из боевого состава лишь в середине XX века, так что орудия «Магдебурга» стреляли по врагу уже в годы Великой Отечественной войны. Часть артиллерии германского крейсера была передана на береговые батареи Балтийского флота и приняла участие в обороне Ленинграда 1941–1944 годов.

Что касается турецкого крейсера «Меджидие», ставшего источником получения турецкого морского шифра, то он вскоре был поднят нашими моряками. После капитального ремонта и перевооружения «Меджидие» получил новое имя – «Прут», в честь геройски погибшего в бою с германским линейным крейсером «Гебен» минным заградителем «Прут». Под этим именем крейсер вошел в состав Черноморского флота и принял участие в нескольких операциях Первой мировой войны. Впоследствии, во время Гражданской войны, «Прут» был возвращен Турции, где снова был переименован в «Меджидие». В ВМС Турции «Меджидие» прослужил до конца 1940-х годов.

Достаточно любопытно сложилась судьба пленных моряков с «Магдебурга». Из воспоминаний капитана 1-го ранга Графа: «Всех пленных отправили в Балтийский порт для дальнейшего следования в Ревель. Тяжело было смотреть на командира и офицеров, которые, видимо, переживали сильную драму. Что же касается пленных матросов, то они относились к происшедшему довольно безразлично, а машинная команда,

которая, по ее рассказам, страшно устала от непрерывных походов с начала войны, даже была довольна, что может отдохнуть».

Команду «Магдебурга» сначала держали в Ревеле, где проводились опросы о состоянии германского флота. Потом пленных немцев перевели в Петроград, в Петропавловскую крепость. И в конце концов отправили по Транссибу на Дальний Восток.

К этому времени в плен к нам сдались уже четыре австро-венгерские армии, и вся Сибирь оказалась буквально забита военнопленными. Для жилья использовали все, вплоть до цирков шапито. Пленные «магдебургцы» взбунтовались на станции Маньчжурия.

– Мы уже свыклись с мыслью, что будем размещены в Сибири, но зачем нас везут в Китай?

Дело в том, что Амурская дорога в то время еще не была достроена и поезда шли по КВЖД. Начальник поезда обратился к командиру крейсера Хабенихту, чтобы тот объяснил своим матросам: поезд идет через русскую концессию в Китае, а дальше – опять Россия. «Магдебургцы» были в полнейшем изумлении: «Как, и за Китаем еще Россия? У русских так много земли?»

В конце концов команда крейсера во главе со своим командиром, капитаном 2-го ранга Хабенихтом попадает под Владивосток, на Красную Речку, в лагерь военнопленных. Сам Хабенихт, несмотря на то что содержали «магдебургцев» достаточно строго, 31 января 1915 года бежал, но, разумеется, был пойман.

Когда бежавшего капитана «Магдебурга» вернули в лагерь, режим содержания команды, естественно, был ужесточен. Представители миссии Красного Креста, навещающие военнопленных, сообщают об этом за рубежом. Поселок Красная Речка не сходит со страниц зарубежной прессы, он становится известен в Испании, Дании, США. Все озабочены положением команды «Магдебурга». Немцы принимают ответные меры, они сгоняют пленных русских моряков во Франкфурт-на-Одере и создают для них условия карцера. Наши моряки пытаются протестовать, передают испанскому послу в Берлине Поло, посетившему военнопленных, письмо о невыносимых условиях жизни, из-за которых среди матросов дело доходит даже до самоубийств. По заявлению германского командования, условия жизни русских моряков в плену не будут изменены до тех пор, пока не изменятся условия содержания «магдебургцев» на Красной Речке. На это наши власти заявили: «Мы дадим прочитать газеты, в которых расписано, какие ужасные условия на Красной Речке, морякам с “Магдебурга”. И потом то, о чем написали эти газеты, организуем в действительности. Тем

более что условия, которые вы создали для наших моряков, несопоставимы с теми, в которых содержатся “магдебургцы”, но шума на весь мир из-за этого никто не поднимает». Буквально в считанные дни нашим пленным морякам в Германии создают относительно нормальные условия. Инцидент был исчерпан.

В 1917 году, когда «магдебургцев» перевели в Иркутск, Хабенихт бежал еще раз, на этот раз успешно. Пересек за месяц всю Россию и уже в конце марта рапортовал своему начальству, что прибыл и готов приступить к службе. А после войны Хабенихт занялся поиском своих товарищей по плену, поддерживал матросов из своей команды, помогал устроиться на работу тем, кто в этом нуждался. У него с женой были сталелитейные заводы под Касселем... О причинах внезапного богатства Хабенихта ходило много разговоров, но правды так никто и не узнал. Как не вспомнить здесь еще раз историю о таинственном золоте «Магдебурга»!

О крейсере «Магдебург» всегда много писали. Еще бы! С помощью найденных на нем германских шифров во многом была предопределена победа союзников на море в Первую мировую войну. Но все ли тайны «Магдебурга» раскрыты? Не хранят ли архивы для нас еще новых откровений и открытий? Как знать, может быть, пройдет совсем немного времени – и новые, дотоле еще не известные тайны «Магдебурга» станут нам известны благодаря пытливым исследователям прошлого.

Тихоокеанская одиссея золота Колчака

Наверное, ни об одном из золотых кладов России не сложено столько легенд, сколько о золоте адмирала Колчака. Его и сегодня ищут по всей Сибири и Дальнему Востоку. Однако только ли там следует искать следы золотого запаса России? Теперь мы знаем, что значительная его часть вывозилась в трюмах боевых кораблей и торговых судов.

Секретные эшелоны адмирала

Историю заложенных золотого запаса России следует вести с 1914 года. Именно тогда, в начале Первой мировой войны, в Лондоне был создан специальный золотой запас для предоставления кредитов союзникам, воевавшим с кайзеровской Германией. Помимо России, свое золото в английских банках разместила Франция. Вклад России в общее дело Антанты составил 498 тонн золота. Большая его часть – 440 тонн – была отдана в займы лондонскому спецфонду, а другая – 58 тонн – продана для получения «живых денег».

Уже первая транспортировка в октябре 1914 года из Архангельска в Ливерпуль едва не привела к катастрофе – потере «золотого консамента» ценой в восемь миллионов фунтов стерлингов на дне Северного моря; немецкая разведка каким-то образом пронюхала о морском «золотом пароходе» (британский транспорт «Мантуа»), и германские субмарины поставили на пути его следования у побережья Шотландии минное заграждение. Транспорт чудом избежал гибели, а вот сопровождавшие «Мантуа» крейсер «Дрейк» и еще один, высланный навстречу британский корабль на германских минах подорвались, хотя и остались на плаву. В 1942 году при сходных обстоятельствах английскому крейсеру «Эдинбург» повезло значительно меньше.

Англия и Россия, однако, не стали вторично испытывать судьбу и с декабря 1915-го по февраль 1917 года начали осуществлять «золотую операцию» только через Владивосток: «консаменты» железной дорогой шли на Дальний Восток, а оттуда на зафрахтованных японских военных судах плыли в Ванкувер (Канада) или Сан-Франциско (США). Далее золото следовало через всю Северную Америку по железной дороге на восточное побережье и снова океаном – в Ливерпуль или Лондон.

В 1915 году во время общего отступления русской армии Николай II на всякий случай распорядился перевезти сокровища государства из Петрограда в глубь России – в Казань. Затем были две революции и Гражданская война. С самого ее начала Казань оказалась в эпицентре сражений. Чтобы не рисковать золотом, новое руководство страны решили вывезти его в более безопасное место. Однако удалось отправить только первую партию – 100 ящиков, то есть около пяти тонн. Вскоре Казань была захвачена отрядом полковника Каппеля, и все драгоценности попали в руки белогвардейцев. Что касается адмирала А. В. Колчака, то он в это время

еще находился в Японии и ничего не знал о своей будущей роли Верховного правителя. Именно с этого момента и началась знаменитая эпопея золотого запаса России. Захватив золото, белые, разумеется, сделали все, чтобы сохранить его в своих руках. Сначала из Казани эшелон с золотом отбыл в Самару, затем в Уфу и наконец был отправлен в Омск. Сегодня нет точных данных, сколько в точности было золота в этом эшелоне. Принято считать, что в Казани изначально находилось 1280 тонн драгоценных металлов: 160 тонн платины, 640 тонн золота и 480 тонн серебра. Произведенный 10 мая 1919 года подсчет в Омске определил количество золота в 504 тонны.

Впрочем, есть и другая информация. Совет министров колчаковского правительства распорядился произвести переучет ценностей. После процедуры, продолжавшейся больше месяца, Министерство финансов в Омске опубликовало в своем официальном издании «Вестник финансов» данные о доставленном из Казани в Омск золоте: в российской монете – на 523 миллиона 458 тысяч 484 рублей 42 копейки, в иностранной монете – на 38 миллионов 065 тысячи 322 рубля 57 копеек, в слитках – на 90 012 027 руб. 65 коп. Всего на сумму 651 миллион 535 тысяч 834 рубля 64 копейки. Расхождение между сведениями Министерства финансов в Омске и данными отделения Госбанка в Казани (645 миллионов 410 тысяч 610 рублей 79 копеек) составляет чуть больше шести миллионов рублей золотом. Похоже, что это те самые 100 ящиков с золотом, которые удалось вывезти большевикам за день до ухода из Казани. Следовательно, есть основание предположить, что итоговые данные, обнародованные Омским правительством, были выведены не из реального пересчета, а на основе имевшихся документов – одного месяца для такой кропотливой работы при технических возможностях того времени явно недостаточно. Учтенное в Омске золото составляли слитки, монеты, самородное золото, серебристое золото, золотистое серебро, платина и золотые изделия. Кроме российской золотой монеты, здесь были еще и деньги 14 стран мира (особенно много золотых германских рейхсмарок – больше чем на 11 миллионов рублей).

После перехода в наступление Красной армии золото было погружено в эшелоны, которые начали перемещаться с отступающими частями Белой армии на восток. В конце концов эшелон оказался в Иркутске. Тем временем в городе началось восстание. Власть в Иркутске, а также все золото перешли в руки местного ревкома и ГубЧК. В вагонах эшелона на тот момент было уже только 317 тонн золота. Больше половины золотого запаса империи отсутствовало. Разумеется, сразу же возник законный вопрос: куда все это делось? Известно, что, ведя тяжелую войну, адмирал

Колчак был вынужден расплачиваться за поставки оружия и военных припасов с американцами, французами, англичанами и японцами. История пока умалчивает о размерах этих оплат. Но, судя по всему, они были немалыми. Кроме того, определенное количество золота было элементарно разворовано во время бесконечных переездов.

Старшее поколение еще помнит лихой отечественный вестерн «Золотой эшелон», где храбрые красные партизаны отбивают у белогвардейцев казенное золото, эффектно побивая врагов золотыми слитками. Фильм для своего времени был и вправду хорош. Кроме того, по сюжету выходило, что партизаны не только перебили всех врагов, но и вернули все золото народу. Думается, что и сам фильм был создан именно с целью приостановить многолетние слухи о припрятанном по всей Сибири золоте Колчака. Однако фильм остался фильмом, а больше на тему исчезнувшего золота говорить было не рекомендовано. Разумеется, в свое время было проведено тщательное расследование всех коллизий, связанных с золотым эшелонем. Иначе просто не могло и быть! Но итоги тех давних расследований до сего дня никому не известны. В этом, впрочем, нет ничего удивительного. Золото не любит шума.

Осенью 1991 года, когда рухнул СССР и исчезла цензура, все российские газеты разом запестрели заголовкам: «Тайна золота Колчака», «Судьба похищенного золота», «Японцы тоже интересуются золотом Колчака» и т. п. Чего там только не было! Если одни газеты, к примеру, сразу же возвели адмирала Колчака в ранг главного спасителя российского золота, то другие, как, например, «Комсомольская правда», писали обратное: «Адмирала Колчака как изменника, вора и расхитителя расстреляли!» Домыслов и дутых сенсаций хватало с избытком, но сколько-нибудь проверенной и подтвержденной документами информации не было, как и раньше.

Но насколько Омское правительство Колчака успело опустошить имперскую казну? Следствие показало, что Колчак лично никогда не обращался к японцам за помощью. Да и сами его отношения с подданными микадо были достаточно натянутыми. На допросе адмирал показал заместителю председателя Иркутского губ ЧК Попову следующее: «...Во Владивостоке были огромные ресурсы и средства, которые бы освободили нас от постоянного обращения за помощью к иностранцам». Кроме того, к адмиралу прибыл японский генерал Накашима и сообщил, что «известный груз артиллерии, снарядов и оружия посылается из Японии в мое (то есть Колчака. – В. Ш.) распоряжение». При этом Колчаку стало ясно, что все это – дело рук японской миссии, так как при генерале Семенове был военный

консультант, подполковник Куроки.

По утверждению Колчака, ни деньги, ни оружие, о которых говорил японский генерал, к нему так и не попали. Накашима через Куроки передал эту «помощь» Семенову. Колчак якобы сказал Накашима: «Мне непонятны мотивы, по которым вы это делали, но факт остается фактом». Отвечая следователю Попову, адмирал отметил: «Это привело меня к совершенному разрыву с японской миссией. Я никаких дальнейших шагов не предпринимал, и в конце концов они задержали мне доставку оружия... Эта беседа была последней, содержания которой я не скрывал».

Даже будучи арестованным, Колчак не скрывал своего возмущения поведением союзников-японцев: «Для первой-классной державы (Японии. – В. Ш.) говорить о каких-то компенсациях за четыре старые гаубицы и десять тысяч винтовок мне представляется совершенно абсурдным...»

В последние дни жизни адмиралу Колчаку не было никакого смысла кривить душой, и, скорее всего, он говорил следователям чистую правду. Известно, что атаман Семенов захватил в Чите партию золота. По некоторым данным, на 11 миллионов он купил оружие, а с остальным якобы убежал за границу. Там японцы вроде бы «вынудили» Семенова передать им золото на «временную сохранность», а потом, разумеется, никогда уже не вернули. Нечто подобное будто бы произошло и с генералом Петровым, который, по слухам, доставил 22 ящика золота в Маньчжурию и сдал там его на хранение японской администрации. Однако никаких доказательств ни по семеновскому, ни по петровскому золоту у нас нет.

Какова же дальнейшая судьба захваченного японцами русского золота? Дело в том, что отправлять золото через границу, в Японию, да еще ввязывая в это дело официальные японские власти, никакой необходимости не было. Золото могло осесть как тайно, так и вполне легально в Харбине, Шанхае, в Пекине, Ханькоу и Гонконге, где находились филиалы японских банков.

В свое время «Комсомольская правда» ссылалась на публикацию некоего Седзо Комото, который поместил в японской прессе статью о своей беседе с президентом Японского кредитного банка Кацудой.

Комото писал:

«Он (Кацуда. – В. Ш.) рассказал, что в хранилище третьего подвального этажа и по сей день хранится практически вся документация о финансовых операциях японской армии на Дальнем Востоке. Есть там и документы, которые подтверждают: в начале 20-х годов поступили 80 ящиков с золотом, весом по три фунта каждый. Это золото якобы и

получило у японцев название семеновского».

Как известно, один фунт составляет около 0,5 кг. Тогда получается, что в каждый ящик помещалось золото общим весом в 1,5 кг. Но дело в том, что золото в государственном хранилище было в слитках, вес каждого из которых составлял 6 кг – это общепринятая международная форма хранения золотых запасов государств начала XX века. Ящики для хранения золота, как правило, вмещали по четыре слитка и, таким образом, весили по 24 кг.

Возможно, японцы захватили некие небольшие ящички (мешочки) с золотыми монетами. Но 80 ящичков (мешочков), по 1,5 кг в каждом, это всего 120 кг. Но что такое 120 кг, когда счет золота в золотом эшелоне шел на сотни тонн! Так что, если Кацуда говорил, а Комото писал правду, то речь в данном случае идет вовсе не о золотом запасе России, а о каком-то другом золоте, награбленном в годы Гражданской войны атаманом Семеновым. Вполне логично, что бежавший атаман и сдал свое личное золотишко на хранение японским властям под гарантии собственной безопасности.

Сегодня известно, что красные партизаны захватили под Иркутском лишь последний золотой эшелон. Передовой же успел прорваться во Владивосток. О судьбе находившегося в нем золота мы и будем говорить дальше.

Шанхайский маршрут

В начале 1920-х годов Шанхай был одним из самых богатых городов Восточной Азии. Бежавшим от большевиков Шанхай казался настоящим раем. Впрочем, судьбы у всех и здесь складывались по-разному. Из воспоминаний Александра Вертинского: «Какой-нибудь Яша, маленький агент по распространению пива “Ю-би” в кабаках на Банде, который еще вчера не имел ни гроша за душой, сегодня покупает особняк. Он “заработал” на “черной” бирже! Шанхай кишит жуликами. Кто служит в контрразведках, кто “работает с японцами”, кто просто шарит по карманам».

Именно Шанхаю пришлось стать первым перевалочным пунктом в долгой тихоокеанской одиссее золотого запаса России.

24 мая в 9 часов на стол российскому императорскому посланнику в Пекине князю Кудашеву шифровальщик положил телеграмму: «23 мая, № 850. 26 мая отправляется в Шанхай на казенном пароходе “Командор Беринг” партия золота около 600 пудов. Благоволите верным путем предупредить консульство в Шанхае принять все меры к беспрепятственной выгрузке. Золото заделано в посылки с надписью “Официальная экспедиция” при курьерском листе. Клемм».

Василий Оскарович Клемм был профессиональным дипломатом. До февраля 1917 года он являлся генеральным консулом Российской империи в Бомбее, затем вернулся во Владивосток, где вел особо ответственные дипломатические переговоры от лица Омского правительства Колчака. Вполне логично, что именно ему была поручена отправка золота из России.

Получив присланное ему послание, Кудашев написал на телеграмме: «Передать по телефону в Шанхай. Н. К.». Но затем передумал и отправил телеграмму в Шанхай, зашифровав ее своим личным шифром.

В тот же день российский генеральный консул в Шанхае Виктор Федорович Гроссе читал переданный ему текст: «Благоволите принять все меры к беспрепятственной выгрузке 600 пудов золота, отправляемых 26 мая из Владивостока в Шанхай на казенном пароходе “Командор Беринг”. Золото заделано в посылки с надписью “Официальная экспедиция” при курьерском листе. Князь Кудашев».

Знаток российской восточной дипломатии, историк Виталий Гузанов так описывает людей, волею судеб оказавшихся вовлеченными в орбиту перемещения золотого запаса России:

«Николай Александрович Кудашев – внебрачный княжеский сын, его мать, тульская дворянка, заботясь о судьбе сына, по суду выхлопотала ему титул князя. И пошло-поехало. Николай окончил военное училище, но вскоре почувствовал, что армейская лямка ему не по плечу, подал прошение об отставке. Его свояк и камергер Александр Петрович Извольский, влиятельный сановник МИДа, помог определиться на службу в Азиатский департамент, где бывший офицер, ставший коллежским асессором, поднабрался ума-разума и через какое-то время был отправлен вслед за Извольским в Японию. Камергер Извольский – посланником, князь Кудашев – первым секретарем Российской императорской миссии. В Токио Николай Александрович познакомился с Виктором Федоровичем Гроссе, 10 лет назад окончившим факультет восточных языков Санкт-Петербургского университета и все эти годы безвыездно находившимся то в Китае, то в Японии. У Гроссе был опыт и серьезные знания, которыми он мог поделиться с новичком Кудашевым, посвятив его в тонкости китайской и японской политики. Виктор Федорович участвовал в подписании русско-китайского союзного договора 22 мая 1896 года как драгоман. Если говорить по большому счету, то оба они, Гроссе и Кудашев, воспитывались на традициях старой дипломатии, на уровне требований монархического государства. И все-таки между ними была разница: один пребывал на весьма скромных ролях, другой считал, что его удел – Европа, где дипломаты делают карьеру. Так оно и случилось. Имея в лице Извольского “крестного отца”, князь Кудашев последовательно сменил заграничный пост в Токио, уехав в Брюссель, а в 1916 году – в Мадрид, где вручил свои верительные грамоты королю Испании как посол Российской империи. Правда, на этой должности князь пробыл всего восемь месяцев. Февральская революция разворошила и пощипала царский дипломатический корпус. Кудашев получил из Петрограда телеграмму с предложением подать в отставку.

Многие из послов были недовольны политикой Временного правительства, но сердитую телеграмму Керенскому послал один А. В. Неклюдов. В ней он упрекал “президента республики” в том, что тот губит Россию. Не знаю, какие силы помогли князю Кудашеву (Извольский уже не имел прежнего авторитета и влияния), но факт остается фактом: из Западной Европы он был переведен в Китай. В Пекине произошла встреча двух старых сослуживцев – Кудашева и Гроссе. Несмотря на разницу в чинах и положении, князь дал понять Виктору Федоровичу, что надо работать в тесном контакте, как и 18 лет назад. У Гроссе за четверть века жизни в Китае и Японии образовался значительный круг друзей и

знакомых, на них-то и рассчитывал новый посланник в Пекине. Доверие за доверие, придерживаясь китайской пословицы: “Действуя осторожно, можно многого добиться; идя напролом, и одно дело не завершишь”».

Секретный поход «Командора Беринга»

В 20-х числах мая 1919 года на стоявшем уже много месяцев на приколе во Владивостоке сторожевом крейсере «Командор Беринг» начали неожиданно для всех поднимать пары. В полночь 23 мая, когда команда уже спала, к борту корабля подъехали грузовики, груженные какими-то ящиками. Вахтенный у трапа, наверно, был удивлен. Не часто увидишь, как собравшиеся со всех судов офицеры, встав в цепь, быстро разгружают автомобили, передавая друг другу небольшие, но явно тяжелые ящики. На рассвете следующего дня «Командор Беринг» покинул Владивосток. О характере груза и маршруте перехода на борту корабля знали лишь двое – командир крейсера, старший лейтенант Веймарн и сопровождавший груз чиновник.

Точная причина столь спешной отправки золота из России неизвестна до сих пор. Неизвестно и то, кто конкретно дал распоряжение о его отправке. Скорее всего, часть золотого запаса вывозилась во избежание риска его захвата противником и создания финансовой основы для борьбы в самых неблагоприятных условиях.

Пока крейсер «Командор Беринг» совершал переход из Владивостока в Шанхай, вокруг его груза уже кипели нешуточные страсти. Шифротелеграммы продолжали поступать из Шанхая в Пекин, из Пекина во Владивосток.

Гроссе – Кудашеву: «Прошу дополнительных указаний, следует ли груз золота транзитом, кому и на чей счет отнести расходы по выгрузке, хранению и переотправке».

Кудашев – Клемму: «Гроссе спрашивает (далее следует некий особый знак. – В. III.): “Прошу телеграфировать ему ответ непосредственно”».

В обстановке строжайшей секретности, сохраняя полное радиомолчание, крейсер береговой охраны «Командор Беринг» держал курс к берегам Китая.

31 мая крейсер прибыл на Шанхайский рейд. Гроссе на консульском катере сразу же отправился на корабль, чтобы уточнить количество груза и обстоятельства плавания. Дипломата встретил командир крейсера, а также сопровождавший груз господин Чешко, имевший должность вице-директора кредитной канцелярии Верховного уполномоченного на Дальнем Востоке генерал-лейтенанта Хорвата. После недолгой беседы генконсул Гроссе вернулся к себе и отправил князю Кудашеву следующую

шифротелеграмму: «Вице-директор кредитной канцелярии Чешко, прибывший с грузом золота, просит сношений с главным таможенным инспектором о сложении conservancy tax, так как груз следует как expedition officielle. Исчисление сбора этого требует указания ценности груза, что Чешко считает неудобным. День отхода “Беринга” назначен на вторник».

Получив эту телеграмму, князь Кудашев поставил в левом углу документа свои инициалы: «Н. К.». Кроме того, на бланке телеграммы осталась приписка: «Депешу князь написал». Что и кому написал Кудашев, так и осталось неизвестным.

Что же стояло за шифрограммой Кудашева? Дело в том, что вопрос с золотом, находящимся на пришедшем в Шанхай «Командоре Беринге», был действительно весьма щепетильным. Дело в том, что шанхайский таможенный инспектор был обязан взыскать пошлину с ввозимого в страну груза. Но ведь ввозилось не что-нибудь, а золото, да еще в таком количестве! Выполнение требования китайской таможни влекло не только весьма значительные потери в золоте, но и международный скандал. Шанхайские газеты ни за что не упустили бы своего шанса и тут же раструбили бы на весь мир, что в Китай вывозится золотой запас России. Скандал сказался бы на репутации и Колчака, и всего белого движения.

Кудашев и Чешко поначалу решили обмануть китайцев, выдав ящики с золотом за обыкновенные посылки. Но потом засомневались, что китайцы будут столь наивными и не вскроют хотя бы один из ящиков.

Вице-директор кредитной канцелярии Чешко «считал неудобным» показывать таможенникам «курьерский лист», в котором были указаны лишь посылки и общий вес – около 600 пудов. Это означало самый настоящий обман и тоже могло закончиться плохо. Но как тогда указать истинную цену содержимого посылок? Чешко, разумеется, ее знал. Вся мировая практика купли-продажи золота в те годы санкционировалась Лондоном, то есть Английским банком. Он принимал золото в виде слитков весом 200 унций (около шести килограммов). Цена золота не могла опускаться ниже 3 фунтов стерлингов 17 шиллингов 9 пенсов за унцию. Пересылка (перевоз) золота оплачивалась (в том числе и таможенный сбор) не по весу (сколько фунтов в ящике), а по ценности (сколько стоит фунт на мировом рынке). Указывать истинную сумму в фунтах стерлингов вице-директор Чешко не хотел, надеясь на помощь князя Кудашева. А тот и сам не знал, что делать.

Но обходить таможенные формальности все равно было как-то надо. Дипломаты приготовились к долгой и тяжелой борьбе. Выход из

сложившейся ситуации был найден неожиданно, причем вовсе не дипломатами, а командиром «Беринга», старшим лейтенантом Веймарном.

Веймарн напомнил приунывшим российским дипломатам, что, согласно Международному морскому кодексу, военные корабли в отличие от коммерческих судов никакому досмотру не подлежат. А так как «Командор Беринг» зашел в гавань Шанхая под боевым Андреевским флагом, то ни о какой таможне не могло быть и речи. Кудашев и Чешко приободрились и помчались в шанхайскую таможню. К их неопишуемой радости, китайцы, выслушав аргументы российской стороны, никаких претензий не предъявили. После этого груз с надписью «Официальная экспедиция» быстро перекочевал из трюма крейсера в здание Российского генконсульства в Шанхае, а «Командор Беринг» взял курс на Владивосток.

Ящики с золотом разместили в генконсульстве как бы временно, до тех пор пока «Официальная экспедиция» его не затребует. Эта маленькая хитрость удалась, и вскоре драгоценные посылки были переправлены в Русско-Азиатский банк, куда, собственно, они изначально и направлялись.

Операция по переправке золота была проведена в течение всего одной недели. Для обычных операций с золотом, которые готовятся загодя и выполняются продуманно, с соблюдением всех мер предосторожностей и дипломатического прикрытия, переброска золота из Владивостока в Шанхай выглядит скорее авантюрой, чем заранее спланированным и соответствующим образом организованным действием. Это был какой-то лихорадочный экспромт, причем сами его участники не знали толком, что от них требуется. Думается даже, организаторы «Официальной экспедиции» не совсем представляли себе, что надлежит делать дальше. Тем не менее главный замысел операции – вывоз золотого запаса империи за границу – был воплощен в жизнь.

При этом, однако, возникает законный вопрос: на каком основании вообще было вывезено золото за пределы России? Для вывоза государственной казны необходимо указание первого лица государства. Таким лицом мог быть только адмирал Колчак, но о его участии в проводимой акции никаких данных нет. А ведь подпись Колчака в обязательном порядке должна была быть и в телеграммах, отправленных российским дипломатам за рубеж. Только он, официально утвержденный Верховный правитель России, мог давать указания. Однако ничего этого не было, а значит, операция по вывозу части золотого запаса с территории России была незаконна. Мы, наверное, уже никогда не узнаем, давал или нет Колчак хотя бы устное указание на вывоз части золотого запаса за рубеж. Во избежание будущих осложнений он вполне мог ограничиться

только устным распоряжением, не оставив никаких бумаг со своей подписью и этим снимая с себя в определенной мере ответственность за судьбу вывозимого золота. Но зная, безусловно, о начавшемся вывозе золота, Колчак мог не знать о многих махинациях, которые проделывают за его спиной не слишком чистый на руку генерал Хорват и его окружение. Весной 1919 года Восточный фронт уже трещал по швам и находящийся в Омске Колчак не всегда мог контролировать ситуацию в весьма неблизком от него Владивостоке.

Разумеется, посланник в Пекине князь Кудашев также не мог не знать, что акция по вывозу золота полностью противозаконна. 2 ноября 1915 года, еще во время службы Кудашева в Брюсселе, вышел особый циркуляр за № 5164. Этим циркуляром 4-й политический отдел МИДа извещал всех российских послов и консулов о том, что в связи с обстоятельствами военного времени вывоз из империи платины и золота во всех видах категорически запрещен. Дипломатам предписывалось строго привлекать лиц, имеющих российское подданство, за провоз драгоценных металлов по статье № 612 (часть 2) «Уложения о наказаниях», карающей тюремным заключением до шести месяцев. Этой статьи никто не отменял. С другой стороны, Российской империи уже не существовало. При этом одно дело – война Отечественная и совсем иное – война Гражданская, когда понятие о долге и чести смещаются.

Злоключения российского золотого запаса

Любопытно, что именно в те дни на рабочий стол князя Кудашева легла шифротелеграмма из Кяхты. Он не знал, как на нее и реагировать. Консул в Кяхте Лавдовский с тревогой доносил посланнику в Пекин: «Вследствие обесценения рубля и отказа китайцев от принятия сибирских денег за последнее время наблюдается особенно усиленный промышленный ввоз из Сибири в Монголию через Кяхту русского золота. Везут как русские, так и китайцы. Об этом всем известно, но случаи задержания весьма редки. Без преувеличения можно сказать: золото уходит в огромном количестве. Главный пункт приобретения золота – Иркутск. Необходимо принять меры против утечки из России столь ценного в данное время металла».

Вне всяких сомнений, за границу уходила разворованная часть все того же золотого запаса империи, а также добыча с золотых приисков.

Но Кяхта далеко от Пекина. Кроме того, мы не знаем, не мог или просто не хотел Кудашев предпринять хоть какие-то шаги по остановке массового вывоза золота. Никаких реальных рычагов воздействия на китайские власти у посланника в то время не было, любые его ноты остались бы без последствий. Но Кудашев никому никаких нот не посылал, предпочитая в отношении «золотых дел» хранить молчание. Отметим и то, что он в это время самым активным образом участвовал в вывозе золота морем в Шанхай. Все это говорит о том, что князь был сторонником вывоза драгоценных металлов из России во избежание попадания их в руки большевиков. При этом его, возможно, устраивала и ситуация с золотом на монгольской границе. Здесь расчет был простой: все, что останется в России, в любом случае попадет в руки большевиков, а значит, будет безвозвратно потеряно; то, что вывозится за границу (пусть даже нелегально), хотя бы частично может быть еще использовано на благо белого дела.

24 сентября князь Кудашев получает срочную секретную шифротелеграмму: «Прошу сообщить Шанхай Гроссе. Министр финансов просит передать: на Ваше имя высылается мною из Владивостока свыше 6000 пудов золота с пароходом, отбывающим из Владивостока около 26 сентября. Все подробные указания о дате прибытия и количестве имеющего быть выгруженным золота будут Вам сообщены директором иностранного отделения Владивостока. Русско-Азиатскому банку в Шанхае

одновременно телеграфирую войти с Вами в соглашение, о предоставлении в Ваше распоряжение кладовых банка для хранения золота. № 688. Сукин».

Порой фамилия человека говорит о нем лучше, чем какие-либо характеристики. Занимая в правительстве Воеводского пост управляющего Министерством иностранных дел, действительный статский советник Сукин явно торопился. Ситуация на фронте все более и более ухудшалась, и особых надежд на победоносное окончание войны у омского руководства уже не было.

Служащие Русско-Азиатского банка, как было обещано Сукиным, заранее узнали о предстоящем визите генконсула Гроссе. Выбрав кладовую, где можно было долго и надежно хранить золото, он остался доволен, но тут же возник вопрос об оплате. В генконсульстве лишних денег не было. Парадокс, но, имея у себя буквально груды золота, генеральный консул не мог взять оттуда ни копейки казенных денег без особого распоряжения.

Пришлось запрашивать миссию в Пекине: «Банк согласен предоставить в полное непосредственное распоряжение генконсульства отдельную, выбранную мною кладовую за 500 лань в месяц. В сумму эту включены расходы по содержанию сторожей. Если условия приемлемы, прошу распоряжений Министерства финансов об отпуске соответствующих кредитов. Вместе с сим должен доложить, что генконсульство не может принять на себя какой бы то ни было ответственности за сохранность груза и его исправное возвращение в будущем. Гроссе».

Последней фразой Гроссе явно перестраховывается: слишком уж велика ответственность за сохранение 6000 пудов чистого золота. Однако князь Кудашев не выразил готовности помочь Гроссе, у него был собственный резон по возможности дистанцироваться от «золотых проблем»: если Гроссе выпала участь принять всю ответственность за новую партию золота, то пусть он ее и взваливает на свои, а не на его плечи.

В тот же день, 26 сентября, Кудашев ответил в Шанхай: «Обо всех подробностях хранения банк должен сам непосредственно условиться с Министерством финансов. Ответственность Ваша, по-моему, ограничивается выдачами за Вашею подписью ордеров. Этот вопрос оговорите при приеме золота. Кудашев».

Из истории взаимоотношений Колчака, Кудашева и Гроссе, описанной в свое время историком и писателем Виталием Гузановым:

«Виктор Федорович Гроссе был, несомненно, наблюдательным

человеком, к тому же обладающим способностью легко сходитья с компрадорами, ценившими в русском генконсуле искреннее стремление помочь Китаю отстоять свой рынок от алчных европейцев. Гроссе не являлся статистом в политике, вел свою игру, много знал, был знаком с А. В. Колчаком. Виктор Федорович видел, какую роль готовил адмиралу князь Кудашев. Ему, Гроссе, даже пришлось осуществлять посредничество в передаче Колчаку секретного письма, когда адмирал почти три недели жил в Шанхае. Тогда у Колчака было настроение путешественника, вместо Пекина он отправился в Сингапур. Но Колчака достали и там. Кудашев просил адмирала вернуться в Россию. С согласия английского правительства и его дипломатов князь Кудашев мог сослаться на телеграмму, полученную им из Лондона. Вот что в ней говорилось: “Английское правительство, хотя и приняло предложение адмирала, тем не менее в силу изменившейся обстановки на Месопотамском фронте считает, что будет полезно для общего союзнического дела вернуться адмиралу на Дальний Восток России”. Пришлось вернуться. Была весна 1918 года. В своей пекинской резиденции князь Кудашев проинформировал Александра Васильевича (Колчака. – *В. III.*) о сложившейся в Сибири и на Дальнем Востоке обстановке, а в конце аудиенции мягко посоветовал поехать в Харбин для организации русских вооруженных сил. Колчак заколебался и согласия сразу не дал. “Что вас смущает?” – спросил князь. Адмирал, если судить по протоколу допроса, ответил, что он ничего не понимает в сухопутном деле. Это первое. И второе: предвидит яростные схватки с фронтовыми генералами, привыкшими к большой самостоятельности. Российский посланник будто бы сказал, что положение не терпит отлагательств, нельзя позволять себе расслабляться, сомневаться и откладывать принятие решения. Князь Кудашев заверил адмирала, что он получил поддержку влиятельных людей в самых высоких сферах. О каких сферах могла идти речь? Об этом можно только догадываться. Или, скажем, откровенно позаимствовать у русского дипломата Ю. Я. Соловьева его взгляд на А. П. Извольского – свояка князя Кудашева (женаты на родных сестрах). А. П. Извольский принадлежал к масонам, поэтому “бывал порой в большой зависимости от неизвестных международных сил...” Не об этих ли силах, то есть сферах, говорил князь Кудашев адмиралу Колчаку? Напомню, что генконсул Гроссе имел обширные связи с китайскими компрадорами, не говоря уж о проживавших в Шанхае русских, которые сообщали в консульство о появившихся земляках с “той стороны”. Известны факты, когда казаки, служившие в сторожевой охране КВЖД, проявляли азарт полицейских сыщиков, задерживали подозрительных и

приводили в консульство для опознания. Так был арестован казаком Григорием Семешко гражданин Эйхенбаум, который обменивал золото на иностранную валюту. Пути-дороги странствий привели Волина-Эйхенбаума на шанхайский черный рынок, где он был схвачен бдительным казаком Семешко и доставлен в “судебную камеру”, находившуюся при генконсульстве. Виктор Федорович Гроссе не знал, как поступить с Эйхенбаумом и его напарником Позняковым, и обратился к князю Кудашеву за советом и одновременно с просьбой: “«...в Шанхае следить за проникновением сюда именно русского золота крайне затруднительно. В целях воспрепятствования такому проникновению, если вывоз золота и платины фактически запрещен, является необходимым установление строжайшего контроля за этим как в наших таможнях в Маньчжурии и Приамурье, так и на пограничных пропускных пунктах. Донося об изложенном, имею честь покорнейше просить миссию почтить меня соответствующими инструкциями”. Познакомившись с выдержкой из письма Гроссе, читатель сам может сделать вывод, что, когда дело касалось контрабандного золота, генконсул стоял на страже закона, когда же золото вывозилось пудами, Гроссе закрывал глаза, считая, что начальству виднее. Но все-таки для порядка запросил у посланника князя Кудашева инструкцию, чтобы в будущем не попасть впросак».

Вообще в 1919 году дел у генконсула в Шанхае хватало. Разумеется, они не ограничивались только приемкой или отправкой золота. Резко увеличился наплыв русских эмигрантов, которым надо было делать паспорта. Наряду с проблемой беженцев возникала другая: судьбы моряков. Чаще прежнего из Владивостока стали приходить суда Добровольного флота на ремонт. В шанхайских доках он обходился намного дешевле, чем в Нагасаки. Моряки, наслушавшись на митингах речей, начитавшись русских и иностранных газет о равенстве и братстве всех людей, все чаще бунтовали.

Вскоре на обратном пути из Гонконга на рейде Шанхая бросил якорь пароход «Олег». Его капитан Пережогин нанес визит генеральному консулу, как принято во всем мире, и кое-что прояснил. Не скрыл капитан и того, что его судно зафрахтовал на один рейс Гонконг-Шанхайский банк, отделение которого год назад стало функционировать во Владивостоке. Этой информации было достаточно, чтобы Гроссе понял: теперь золото России будет перевозиться по новому адресу – Гонконг-Шанхайский банк.

Золото парохода «Олег»

В полночь 21 сентября 1919 года пароход «Олег» стал на якорь в заливе Джанак в ожидании разрешения на вход в порт. На борту парохода находились два чиновника из Владивостока. На рейде стоял английский крейсер «Сити оф Лондон». Разрешение на вход в Гонконг «Олег» получил утром. Едва ошвартовались, прибыл российский консул Владимир Эттинген. Он сразу же попросил капитана предоставить каюту для беседы с прибывшими официальными лицами.

Через час судовой радист отстучал на ключе шифротелеграмму российскому посланнику в Пекин:

«Консулу в Гонконге. 25 сентября, № 73. Сюда прибыл груз золота ценностью два миллиона фунтов стерлингов от Омского правительства для передачи Гонконг-Шанхайскому банку. Подробности почтой. Эттинген».

Между тем консул, завершив свои дела с прибывшими чиновниками В. Г. Дрейманом и Н. Е. Алферьевым, собрался покинуть судно. У трапа, прощаясь с капитаном, сказал, чтобы он перешвартовал пароход к ближней от здания банка пристани. Утром 22 сентября консул вернулся на пароход. «Олег» был оцеплен взводом английских солдат. При виде вооруженных солдат местные жители, в основном, китайцы, обходили пристань стороной. После этого приступили к выгрузке парохода.

25 сентября консул Эттинген отправил в Пекин следующее донесение: «Секретно. В Российскую миссию в Пекине. Имею честь донести миссии, что 21 сентября в Гонконг прибыл на пароходе Д. Ф. «Олег» груз золота в звонкой монете в одну тысячу пудов ценностью по паритету в два миллиона (2 000 000) фунтов стерлингов. Сопровождали означенный ценный груз чиновники: Иностранного отделения Кредитной канцелярии В. Г. Дрейман и советник Министерства иностранных дел на Дальнем Востоке Н. Е. Алферьев. Коносамент был выписан на имя вверенного мне консульства, а так как вместе с тем г. Дрейман предъявил мне предписание вице-директора Иностранного отделения Кредитной канцелярии от 10 сентября 1919 года, № 18, о передаче им золота под расписку правлению Гонконг-Шанхайского банка в Гонконге, то я на коносаменте сделал передаточную надпись в пользу г. Дреймана, и груз по коносаменту был получен им лично непосредственно с парохода «Олег». Вместе с тем консульство приняло необходимые меры для наиудобнейшей и безопасной выгрузки золота, для чего пароход был подведен к пристани, и властями

была нам предоставлена вооруженная стража. Мешки и ящики в числе 268 мест были 22 сентября в течение дня свезены к банку и в запечатанном виде сданы под расписку заведующему казначейством банка. При перевозке один подмоченный мешок разорвался, но при немедленном подсчете число монеты оказалось правильным.

При передаче я присутствовал, расписка же была выдана казначеем непосредственно г-ну Дрейману.

Для предупреждения затруднений в попутных японских портах г. Алферьев был снабжен курьерским листом на 268 казенных мест в адрес консульства в Гонконге, на котором я расписался. Подсчет монеты, доставленной в различных наименованиях (греческая, германская, австрийская, испанская и другие), начался 23 сентября и, вероятно, продолжится около пяти дней. Вскоре ожидается из Владивостока дополнительный груз золота в один миллион (1 000 000) фунтов стерлингов на английском пароходе, но пока неизвестно, передан ли этот груз уже во Владивостоке представителю Гонконг-Шанхайского банка или придется проверить его здесь с нашей и с английской стороны.

Все это золото передается банку в виде депозита для обеспечения расходов за границу, в Англии и Америке, российского правительства. Консул Эттинген».

Консул в Гонконге весьма прозрачно намекнул, что золото передано Гонконг-Шанхайскому банку не в счет долга за вооружение и обмундирование, а в виде депозита, то есть для хранения и использования в дальнейшем, когда российское правительство будет остро нуждаться в деньгах.

Судьба имперских слитков

Что же было с российским золотом дальше? Куда оно делось? Для того чтобы прояснить этот вопрос, снова обратимся к запискам писателя-историка Виталия Гузанова. Он пишет следующее:

«У меня есть подозрение, что золото из Гонконг-Шанхайского банка постепенно перекочевало в Америку. В начале 1920 года встал вопрос о создании пенсионного фонда Союза бывших русских послов, который впоследствии оказывал денежную помощь видным деятелям эмиграции. Кстати, пенсию фонда получал и генерал А. И. Деникин, когда писал свой известный труд “Очерки русской смуты”. Известен и такой факт: сопредседатель фонда – посол России в Вашингтоне Г. П. Бахметьев, перевел чек на 300 тысяч долларов, чтобы на них могли худо-бедно существовать в Болгарии рядовые и офицеры Вооруженных сил Юга России, оказавшиеся за границей. Однако деньги не поступили в Софию, а почему-то оказались в Париже...»

Отметим одну любопытную подробность. Бывший капитан парохода «Олег» Пережогин впоследствии вернулся на Родину. Некоторое время он плавал на Дальнем Востоке, а потом по возрасту работал на берегу. В 1937 году Пережогин был арестован органами НКВД и расстрелян за участие в вывозе из страны народного золота. Наверное, он оказался единственным из участников событий 1919 года, связанных с вывозом «колчаковского золота», кто понес наказание. При этом капитан парохода был, как мы понимаем, далеко не первостепенной фигурой в сложной и многоходовой «золотой игре», а всего лишь пешкой, случайно оказавшейся в центре данных событий.

Спустя три недели после ухода из Гонконга парохода «Олег» на рейде появился английский пароход «Кимун». Консул Эттинген сразу же поставил в известность о его приходе посланника князя Кудашева: «16 октября получил с парохода “Кимун” 598 ящиков, по описанию коносаменту, с золотом на 3 миллиона 793 тысячи 782 фунта. Я сдал их в том виде, в котором получил, на хранение Гонконг-Шанхайскому банку. На пароходе не было нашего чиновника. Эттинген».

На полученной от Эттингена шифротелеграмме Кудашев написал: «Клемму. Владивосток. Консул. Гонконг. Телеграфирует. (Посланник дает указание весь текст переписать целиком. – В. Ш.) № 710. 20 октября».

Помимо зашифрованной депеши, российский консул в Гонконге

послал письмо на пяти страницах машинописного текста в два адреса: во Владивосток, директору Кредитной канцелярии и в Пекин, князю Кудашеву.

Из письма консула Эттингена: «...Пароход “Кимун” прибыл сюда рано утром 16 октября, и по получении о приходе извещения от агентов я немедленно отправился в военно-морской док, у стенки которого стоял “Кимун”. Капитан парохода сообщил мне и находившемуся тут же агенту “Бэттерфильд и Суар”, что г. Данилов сошел с парохода в Шанхае и что золото находится в припечатанной кладовой, охраняемой английскими матросами. Выяснилось также, что подлинный коносамент на 598 ящиков остался во Владивостоке. Агент фирмы “Бэттерфильд и Суар” тогда заявил, что фирма затрудняется выдать консульству груз ввиду отсутствия подлинника коносамента, несмотря на то что и она получила из Владивостока извещение, что ящики, первоначально предназначенные для Шанхая, ныне подлежат выдаче консульству в Гонконге...»

Консул Эттинген никак не мог уразуметь, почему англичане хотят его одурачить. Никто не желал объяснять, что произошло в Шанхае, если золото первоначально было адресовано Русско-Азиатскому банку. И последнее: на каком основании г-н Данилов, сопровождавший золото, остался в Шанхае? Капитан парохода «Кимун» должен был ответить на эти вопросы, но он хранил молчание. И наверняка с согласия агента фирмы «Бэттерфильд и Суар», который решил не отдавать золото. Поразительно, но российское золото англичане теперь стали просто отбирать!

Не менее удивительно и то, что и консул оказался совершенно не готов к такому повороту событий. Приметные одергивания русских, доходящие до унижения, наблюдались и ранее. Чего стоит, например, такой факт, как интернирование англичанами вспомогательного крейсера «Орел», на котором в годы Первой мировой войны проходили практику кадеты и гардемарины Морского корпуса.

В конце концов Михаилу Митрофановичу Афанасьеву при непосредственном содействии консула Эттингена удалось вернуть крейсер и поднять Андреевский флаг, но он не мог накормить людей. «Олег» стоял в Гонконге, а его команда влачила самое жалкое существование.

Когда «Кимун» встал под разгрузку золота, Эттинген обратился к командиру крейсера с просьбой выделить офицеров для наблюдения за англичанами при разгрузке. Консул уже совершенно не доверял союзникам. В своем письме он писал: «Считаю долгом особо отметить весьма существенную помощь мне со стороны лейтенанта Михайлова и мичманов Жемчужина и Хайсканена, которые непрерывно вместе со мною наблюдали

за выгрузкою и перевозкою в банк ящиков. Так как подробности в точности занесены в мой протокол от 16 октября 1919 года, то я на них здесь останавливаться не буду. На формальности с устройством дела выдачи груза ушло все 15 октября, к выгрузке было приступлено утром 16-го, и ввиду крайне примитивных местных перевозочных средств, состоявших из повозок, запряженных китайскими кули, выгрузка и передача в банк заняла весь день 16 октября...»

Легко представить себе, как непросто было консулу Эттингену. От беды его спасло только то, что китайские кули не знали, что лежит в переносимых ими ящиках.

В гонконгском эпизоде наглядно проявилась преступная беспечность Омского правительства по отношению к национальному богатству России. Цель колчаковского руководства была вполне понятна: как можно скорее переправить золотой запас за границу, чтобы он не достался большевикам. С точки зрения событий Гражданской войны понять белогвардейское руководство можно. Однако при этом министры Колчака не позаботились о том, в надежные ли руки попадет золото. Они отправляли золото России буквально на «авось». Объяснить все это невозможно, если не допустить сговора с союзниками о последующем дележе вывезенного российского золота. В настоящем случае только благодаря консулу Эттингену, его исключительной честности вся партия золота на сумму 3 миллиона 793 тысячи 782 фунта стерлингов была сдана на хранение в Гонконг-Шанхайский банк. Ну а если бы вместо Эттингена оказался иной, куда менее щепетильный в вопросах чести чиновник? Сумма в 3,8 миллиона фунтов стерлингов способна подвигнуть на предательство очень многих, кто к тому времени разочаровался в идеалах России. Увы, предатели все же были. Так, настоящей марионеткой японцев стал генерал Розанов, управлявший от имени Колчака российскими районами Дальнего Востока. Когда режим адмирала рухнул и по всему Забайкалью развернулось партизанское движение, Розанов мог либо драться, либо бежать. Будь на месте Розанова Каппель, события повернулись бы по-иному. Но генерал Розанов решил прежде всего спасти собственную шкуру. И сразу же обратился за помощью к японским «друзьям».

Убегая в Японию на крейсере «Хидзэн», генерал прихватил с собой и ту часть «колчаковского золота», которая была переведена из Омска во Владивосток для последующей оплаты военных заказов, то есть то, что еще не успели вывезти в Шанхай и Гонконг. Уже 19 февраля 1920 года правительство Приморья заявило официальный протест правительству Японии с требованием выдать в руки правосудия бывшего командующего

колчаковских вооруженных сил в Приморье, генерал-майора Розанова, в отношении которого было возбуждено уголовное дело по статье 362 Уголовного кодекса России. Правительство Приморья искало дезертира и вора Розанова и не побоялось обратиться с нотой к японцам, хотя весь Владивосток был забит японскими войсками. Однако на свои запросы приморцы получали вежливое, но твердое «моя нисего не знай». В Стране восходящего солнца бывший генерал Розанов, как водится, передал золото «на хранение» в банк «Ёкохама Сёкин Гинко». Сумма была немалая – 55 миллионов иен. Есть информация, что золото Розанов положил на свое имя. Вскоре бывший генерал бесследно исчез... А золото навсегда осталось в сейфах японских хранилищ.

Круги на воде

Что касается Русско-Шанхайского банка, то он продолжал оставаться в прямых отношениях с Владивостоком. 1 декабря 1919 года генконсул Гроссе получил секретную депешу, посланную ему, но расшифровать ее почему-то не смог. Пришлось обращаться в Российскую миссию в Пекине.

Текст шифротелеграммы действительного статского советника Клемма в Шанхае был наконец расшифрован и передан генконсулу. Гроссе узнал следующее: «27 ноября на пароходе “Пенза” отправлено Вам четыре пуда семь фунтов пять золотников неаффинированного золота, согласно Вашей просьбе для выяснения возможности аффинажа. Никольский».

К этому времени пароход «Пенза» уже стоял на рейде Шанхая. С появлением в генконсульстве капитана «Пензы» Полякова все стало на свои места. Коносамент был выписан не на имя Гроссе, а на имя вице-директора Кредитной канцелярии Кривицкого.

В те дни Гроссе был озабочен другими делами. Сотник Тужилин, взявший на себя обязанности таможенника, доложил генконсулу, что Морской таможней Шанхая задержано около 20 фунтов золота, провозившегося контрабандой из Благовещенска. Гроссе немедленно зашифровал донесение сотника и отправил его в Российскую миссию в Пекине, добавив от себя: «До решения вопроса о возвращении золота русской стороне путем сношения с миссией золото будет находиться в таможне две недели».

В те дни золотой запас России расхищался и вывозился по многим каналам, как по официальным, так и по контрабандным. Японская иена не имела устойчивой цены на бирже, и русское золото пришлось японцам как нельзя кстати. Агенты английской разведки (да и японской) не только внимательно следили за всеми перипетиями секретной операции «Официальная экспедиция», отслеживая, сколько и куда вывозится золота из России, но и самым активным образом в ней участвовали, имея при этом свои, далеко идущие планы. Были случаи, когда английские агенты, обосновавшиеся в Харбине и Благовещенске, занимались противозаконной деятельностью на территории чужого государства. Словом, подменяя местную таможенную службу, сами, угрожая оружием, проводили досмотры коммерческих судов. Известен факт, когда агент по кличке Ан-Джоу с подручными остановил пароход «Шанхай», следовавший из Благовещенска, и в трюме обнаружил спрятанное золото, вес брутто

которого – 1993 золотника. В своем донесении, надо полагать, резиденту Ан-Джоу писал: «Предполагаемый владелец золота признался, но отрицает осведомленность о другом контрабандном товаре».

В архиве Гуверовского института войны, революции и мира (Калифорния, США) находится итоговая опись за 1923 год, составленная В. И. Моравским, который был министром финансов в правительстве Д. Л. Хорвата во Владивостоке. Если довериться бывшему министру, то валютные запасы России, оставшиеся в банках Запада и Востока после 1922 года, выглядят так:

Япония – 10 миллионов золотых рублей, 170 тысяч долларов;

США – 424 тысячи золотых франков, 450 тысяч мексиканских долларов;

Гонконг – 44 миллиона золотых рублей;

Нью-Йорк – 27 миллионов 227 тысяч долларов;

Лондон – 1 миллион 100 тысяч фунтов стерлингов;

Париж – 22 миллиона 500 тысяч золотых франков.

Увы, ни одного грамма из вывезенного колчаковским правительством золота так и не вернулось в Россию. Кто же и когда возвратит нам наше золото?

Не столь давно во Франции создано Национальное общество держателей русских акций, насчитывающее почти 300 тысяч человек. Общество требует вернуть держателям русских акций около 48 миллиардов долларов, то есть в два раза больше того, что обещает российскому правительству Международный валютный фонд. Недавно стало известно, что держатели русских акций заручились поддержкой более 100 французских депутатов, которые образовали парламентскую группу. Задача держателей русских акций – окончательно поставить Россию на колени еще за царские долги.

Не пора ли и нам создать парламентскую группу в Госдуме за возвращение русского золота на Родину? Эксперты Российского банка реконструкции и развития оценили наше золото, хранящееся в указанных выше странах, в 2 триллиона 4 миллиарда долларов. Цифра поистине фантастическая, которую и представить почти невозможно! Простой подсчет говорит, что это как минимум в 80 раз (!!!) больше того, что обещает нам Международный валютный фонд. И самое главное, это золото по всем существующим законам наше, российское! Получив эту огромную сумму, мы легко могли бы рассчитаться с держателями русских акций во Франции, если бы Париж вернул нам вывезенные в 1922 году 22 миллиона 500 тысяч золотых франков. Увы, наше золото по-прежнему в чужих руках

и по-прежнему работает на чужие государства.

Постфактум

Не столь давно в Государственную думу был внесен проект обращения к Президенту Российской Федерации, в котором говорится, что Великобритания, США и Япония должны России огромнейшую сумму золота. Как сообщает агентство RBC, в документе идет речь о начале переговоров с правительствами этих стран по вопросу возврата золотого запаса России, вывезенного в эти государства по распоряжению адмирала Александра Колчака. По экспертным экономическим расчетам, отмечается в проекте обращения, стоимость находящегося в иностранных банках золота эквивалентно шести миллиардам долларов США плюс проценты за хранение на депозитах в течение 80 лет. В проекте обращения сказано: «Документальные источники, находящиеся в архиве ФСБ РФ, свидетельствуют о том, что в Гонконг-Шанхайском банке, в Мицубиси-банке, а также иных японских, американских, французских и британских банках в настоящее время хранится значительная часть этих денег». Как знать, может, в истории с золотом Российской империи все же пока рано ставить точку?

«Летучие голландцы» Страны Советов

История эта старая и на редкость запутанная. Однозначного ответа на нее нет до сих пор, а может быть, и вообще не будет.

Самая секретная субмарина

С чего начать рассказ о ней? Наверное, с того, что много лет назад в разговоре с одним из историков флота я услышал, что в годы Великой Отечественной войны у нас якобы имелась некая подводная лодка, подчинявшаяся не ВМФ, а Главному разведывательному управлению РККА или НКВД. Никаких конкретных данных об этой лодке рассказчик не знал, но предполагал, что находится эта лодка могла, скорее всего, на Балтийском или Черном море. Честно говоря, я тогда не слишком поверил рассказчику, но в памяти услышанное все же отложилось.

Вообще-то в том, что у нас могла быть подводная лодка, приспособленная для специальных операций, нет ничего необычного. Подобные лодки были и есть во многих государствах. Любопытно другое: никто никогда о наличии специализированной разведывательной субмарины у нас не писал, а ведь со времени Великой Отечественной войны минуло уже более шести с половиной десятилетий. Никаких особых тайн о той поре вроде бы уже нет, однако завеса секретности вокруг, возможно, существовавшей субмарины ГРУ – НКВД осталась. Почему? Может, потому, что вокруг этой подводной лодки (если она действительно была) существует некая тайна, которая и сегодня крайне не желательна для оглашения? Что ж, принимая во внимание предназначение секретной субмарины, такое вполне может быть. И сегодня, как мы знаем, гриф секретности не снят с тысяч и тысяч дел архивов наших спецслужб.

Зададимся вопросом: могла ли, в принципе, существовать подобная подводная лодка? Думается, вполне могла. Дело в том, что сам характер предвоенной внешней политики СССР – это активное вмешательство наших спецслужб во внутренние дела других государств, похищение и вывоз в СССР нужных людей, физическое устранение политических противников, вывоз и ввоз агентов Коминтерна, разведчиков-нелегалов. Все вышеперечисленное является достаточно весомыми аргументами в пользу того, что отечественные спецслужбы весьма и весьма нуждались в специализированном потаенном судне.

Казалось бы, чего проще: если необходима специализированная подводная лодка, то ее надо просто взять и построить. Проблема, однако, состояла в другом. Сегодня историки флота скрупулезно изучили заказы на строительство всех кораблей на отечественных кораблестроительных заводах. При этом тщательно прослежена ими и судьба каждого из заказов.

Дело в том, что какая бы сверхсекретная подводная лодка ни была, но строиться она должна на обычном эллинге обычного судостроительного завода, а скрыть факт постройки корабля на заводе от инженеров и рабочих абсолютно не реально. Не замеченными для вражеской разведки можно сделать десяток-другой танков, но крупный боевой корабль практически невозможно. Кроме того, спущенная на воду субмарина должна была пройти в обязательном порядке швартовые и ходовые испытания, что тоже влекло за собой нарушение секретности. Таким образом, еще не вступив в строй, специальная разведывательная лодка уже становилась известной (пусть не своими тактико-техническими данными, а самим фактом существования) разведкам зарубежных государств.

Можно предположить, что в разведывательную лодку могли переоборудовать одну из уже построенных субмарин. Но и здесь все не так просто! Такую подводную лодку надо было вывести из состава ВМФ, а это также не могло остаться незамеченным. Сегодня ведется учет всех подводных лодок от момента их закладки до момента списания в ОФИ или гибели. Исчезновение субмарины тоже не осталось бы без внимания военно-морских атташе и прочих. Сразу бы начались розыски пропавшей субмарины: когда и где исчезла, где она и в каком качестве пребывает ныне? Так же невозможно было объявить одну из лодок погибшей, чтобы потом тайком передать ее в ГРУ или НКВД. Все погибшие до войны субмарины (за исключением Д-1 на Северном флоте) были найдены и в своем большинстве подняты. Что касается Д-1, то на подробностях трагедии в Мотовском заливе мы остановимся в свое время.

Было и еще одно немаловажное обстоятельство. Если подводная лодка спецслужб предназначалась для выполнения заданий особой государственной важности, то необходимо было обезопасить руководство государства от международного скандала в случае ее захвата. Ведь, выполняя специальные задания, субмарина могла получить повреждения, сесть на мель, запутаться в рыбачьих сетях, наконец, могла быть просто поднята на поверхность силами ПЛО и т. п. И пусть на этой лодке будет отсутствовать государственный флаг, но установить ее государственную принадлежность по маркировке аппаратуры и механизмов – задача для первоклассника. Предположим даже, что ценой огромных усилий удалось сбить всю маркировку, а техническую документацию перевести на английский язык. Это ничего не меняло! Все равно типы электромоторов и дизелей, оптика и многое другое сразу же с головой выдавали государство – владельца пойманного «подводного призрака».

Как видим, при всем желании иметь у себя специализированную

субмарину соблюдение полной секретности при ее создании и последующей эксплуатации сопряжено с огромными трудностями. Отметим, что никто из наших противников и союзников в литературе, посвященной Второй мировой войне, и словом не обмолвился о наличии у ГРУ или НКВД нескольких или хотя бы одной специальной разведывательной подводных лодок. Это может свидетельствовать только о том, что:

- никакой разведывательной лодки (или нескольких разведывательных лодок) у нас вообще не существовало;

- разведывательные лодки существовали, но введены они в боевой состав были особым, неординарным способом, что и обеспечило им полную секретность на все время службы;

- эксплуатация секретной подводной лодки (подводных лодок) была столь успешной, что ни одна из них так и не засветилась. Последнее могло быть обеспечено только высочайшим профессионализмом ее экипажа, и прежде всего командира (командиров).

История с секретной отечественной субмариной напоминает мне историю знаменитого «Летучего голландца» в романе Л. Платова «Секретный фарватер».

Признаюсь, что в свое время к рассказу севастопольского историка о таинственной разведывательной лодке я отнесся достаточно скептически и вскоре надолго забыл о ней. Однако прошло время, и подводный «Летучий голландец» сам напомнил о себе...

В 1988 году я поступил на научно-педагогический факультет Военно-политической академии имени В. И. Ленина, где готовили будущих преподавателей истории для военных училищ. На первом курсе семинары по отечественной истории у нас вел отставной полковник Орлов (имя и отчество его я, к сожалению, забыл). Полковник был очень стар и часто во время занятий на некоторое время засыпал. На кафедре истории КПСС ветеран пользовался огромным авторитетом и уважением как человек. Преподаватели говорили о том, что в годы войны Орлов совершил немало подвигов.

Мы обычно терпеливо ждали, когда Орлов проснется, после чего семинар продолжался. Кто учился в вузах, хорошо помнит, что во все времена все студенты старались разговорить на семинарских занятиях своих преподавателей, чтобы те как можно дольше рассказывали о своей жизни и как можно меньше опрашивали самих студентов. Не были исключением и слушатели – офицеры нашего отделения, тем более что полковник Орлов, как и большинство пожилых людей, любил предаваться

воспоминаниям. Из рассказов ветерана выяснилось, что он служил в одном из подразделений ГРУ, неоднократно выполнял задачи за линией фронта. Обращала на себя внимание и весьма внушительная орденская колодка нашего преподавателя, особенно одна, не известная мне орденская лента в нижнем ряду. На мой вопрос о том, что это за награда, Орлов сказал:

– Это орден, которым меня наградила королева Бельгии!

Разумеется, мы тут же попросили ветерана рассказать историю этой весьма необычной для советского офицера награды. Суть рассказа полковника Орлова была такова. В 1944 году он в составе спецгруппы был переправлен в Бельгию для установления контактов с местными антифашистами и в особенности с нашими бывшими военнопленными, сражавшимися в составе партизанских отрядов. Наградой за выполнение этого задания и стал бельгийский орден, который был вручен ветерану уже после войны. Но самым удивительным в истории с «бельгийским делом» Орлова было то, что, по его словам, переправлялись они в Бельгию на нашей подводной лодке, которая, выйдя из нашей военно-морской базы, достигла побережья Бельгии. Там с ее борта спустили резиновую лодку, на которой разведчики и высадились на берег. Откуда конкретно выходила лодка, ветеран, несмотря на все мои усилия его разговорить, не сказал.

Помню, что, выслушав рассказ старого полковника, я отнесся к нему с определенным недоверием. И было от чего! Ведь Бельгия расположена в западной части Европы. Для того чтобы подойти к побережью Бельгии, надо было пройти все Балтийское море и форсировать Датские проливы, а таких дальних боевых походов, как известно, за время войны не делала ни одна подводная лодка Балтийского флота! В свое время, служа на противолодочных кораблях Балтийского флота, я неоднократно выполнял задачи боевой службы в проливной зоне и неплохо изучил Датские проливы. Могу сказать, что форсирование их в войну подводной лодкой было делом весьма непростым. Во-первых, по причине мелководности проливов и необходимости следования по ним в надводном положении. Во-вторых, из-за чрезвычайно сложной навигационной обстановки, массы подводных камней и рифов. Впрочем, история знает прорыв через балтийские проливы в Атлантику польской субмарины «Ожел» («Орел»), которая успешно форсировала проливы, не имея на борту даже навигационных карт! Но то было самое начало войны – 1939 год, а полковник Орлов рассказывал о 1944 годе, когда немецкая ПЛО была доведена до совершенства. Разумеется, лодка могла следовать из Полярного. Тогда ей надо было дважды обогнуть весь Скандинавский полуостров и пересечь Северное море. Теоретически это было вполне

возможно. Практически – значительно труднее. Но, как говорится, на войне бывает всякое...

Из-за своих сомнений я несколько раз переспрашивал ветерана относительно подводной лодки, намекая, что, может быть, он что-то перепутал или просто забыл. Но старик твердо стоял на своем: подводная лодка была и поход к берегам Бельгии тоже был! Относительно обстоятельств плавания Орлов рассказал, что продолжалось оно около двух недель, при этом лодка ни разу не атаквала неприятельских кораблей, хотя якобы командир несколько раз видел их в перископ. Как все это похоже на «Летучего голландца» из романа Леонида Платова! С командой подводной лодки, по словам Орлова, они (в группе было человек пять) во время плавания практически не общались и жили в отдельном отсеке, даже галюн у них был отдельный. Зная, насколько стесненными были условия на подводных лодках Второй мировой войны, невозможно представить, чтобы на обычной боевой субмарине могли полностью выделить отсек на размещение группы разведчиков! Это могло иметь место только в одном случае – если подводная лодка была переделана под десантную и имела специальный десантный отсек. Так как галюны на дизельных подводных лодках размещались традиционно в первом, третьем и четвертом отсеках, то можно предположить, что для размещения спецгруппы был оборудован первый (торпедный) отсек. Третий отсек не мог быть выделен для десантников, так как там на дизельных лодках располагается центральный пост. Именно там находятся командир, штурман, вахтенный механик, рубка гидроакустика и т. д. Кроме того, через третий и четвертый отсеки необходимо было перемещаться личному составу, несшему службу во втором и кормовых отсеках, поэтому изолировать находящихся там людей от общения с командой лодки было бы весьма затруднительно.

Итак, если верить рассказу ветерана войны полковника Орлова (а не верить оснований у меня нет), на Балтике в годы Великой Отечественной войны у нас была некая специализированная подводная лодка, переоборудованная для перевозки некоторого количества людей и имевшая достаточно большой радиус плавания.

Получается, что секретная подводная лодка действительно была. Но была ли она одна? Не надо быть семи пядей во лбу, чтобы понять: наличие одной субмарины ни в коей мере не обеспечит надежности деятельности «подводного канала». Их должно быть хотя бы две-три, то есть должно было существовать некое соединение, что-то подобное отдельному дивизиону подводных лодок ГРУ или НКВД. При этом лодки могли одновременно находиться на различных военно-морских театрах. При

необходимости они вполне могли быть перебазированы по внутренним речным путям в то место, где были наиболее нужны.

Зимой 2007 года я принимал участие в геральдической выставке на ВВЦ (бывшая ВДНХ), подписывая читателям свои книги. Ко мне подошла женщина-преподаватель одной из школ с мальчиком лет 14. Подошедшие обратились ко мне с несколько неожиданной просьбой. У мальчика-школьника был дедушка, который не столь давно умер, Курков Владимир Федорович, который служил коком на некой секретной подводной лодке в годы войны. Лодка эта якобы базировалась на Балтике, а в 1945 году перешла по Беломорканалу на Север. Командиром ее был некто Дмитрий Сергеевич Лихачев (полный тезка знаменитого академика). По воспоминаниям деда, они якобы перевозили детали какой-то секретной немецкой торпеды чуть ли из самой Германии. После войны за какие-то провинности деда судили. Отбыв срок в лагерях, он жил в Подмосковье и в последние годы жизни пытался восстановить свои права ветерана войны, отсылая письма в различные инстанции. Ответы отовсюду были однозначными – такой лодки в составе флота не было и такого командира тоже. К сожалению, никаких данных по лодке внук не помнил, потерялись копии писем деда и ответы на них. Честно говоря, я тоже ничем не смог помочь внуку ветерана. На мой запрос о командире лодки Д. С. Лихачеве мне также ответили, что такого в составе ВМФ в годы войны не было.

Думается, что в соответствующих инстанциях не обманывали ветерана. В Военно-морском флоте Советского Союза в годы Великой Отечественной войны никогда не было командира подводной лодки по фамилии Лихачев. Если все обстояло действительно так, то на что рассчитывал дед-ветеран, посылая свои письма? Может, это был уже психически больной человек, который выдавал желаемое за действительное? А может, речь шла о некой секретной подводной лодке, которая реально существовала, но к Военно-морскому флоту не имела никакого отношения?

Теоретически на Севере такой секретной лодкой могла быть якобы погибшая в 1940 году легендарная Д-1. Любопытно, что экипаж этой субмарины имел опыт выполнения особо важных спецзаданий, например, спасение в 1938 году членов полярной станции «Северный полюс – 1». Есть информация о том, что крейсерские подводные лодки дивизиона Магомеда Гаджиева в 1940 году выполняли какую-то особо секретную операцию, в которой участвовала и Д-1. Но какую, до настоящего времени не знает никто.

Историк Северного флота, капитан 2-го ранга Сергей Ковалев,

отдавший немало лет изучению обстоятельств гибели подводной лодки Д-1, отмечает:

«Береговые наблюдательные посты в последний раз наблюдали Д-1, а также перископ неизвестной подводной лодки в точках с такими координатами, что можно предположить: Д-1 не шла в центр Мотовского залива, как принято считать, а, наоборот, выходила из него. Это косвенно может подтверждать и то, что Д-1 могла в это время выполнять специальное задание, а также то, что Д-1 вовсе не погибла в Мотовском заливе, как принято считать. Высшее командование с 1940 года по настоящее время упорно не желает искать затонувшую Д-1, хотя глубины в месте ее предполагаемой гибели менее 100 метров, а все необходимое оборудование для обследования субмарины и даже для ее подъема имеется. Это тоже может служить косвенным аргументом за то, что затонувшей лодки там нет. Вполне могло быть и так, что, сочинив легенду о гибели Д-1, высшее руководство просто вывело ее из состава ВМФ и передало в ГРУ или НКВД. Разумеется, что версия о засекречивании Д-1 имеет и слабые места. В первую очередь весьма затруднительно ответить на вопрос, что же стало в таком случае с членами экипажа, ведь вдовам и сиротам погибших были назначены пенсии. Может быть, они впоследствии смогли вернуться к своим семьям под другими именами?»

Разумеется, все мои встречи и рассуждения о возможном существовании неизвестной подводной лодки многим могут показаться недостаточно аргументированными. Подумаешь, какой-то севастопольский историк, какой-то ветеран – преподаватель академии, и совсем уж странная история, рассказанная малолетним внуком о своем коке-дедушке! Я заранее и полностью согласен со своими возможными критиками! На их месте я и сам бы не слишком поверил в подобную историю, слишком уж много в ней неясного и туманного. Честно говоря, я никогда и ни за что ни решился бы поведать читателям о своих домыслах в отношении существования неизвестной лодки, если бы не ряд новых обстоятельств, которые, на мой взгляд, заставляют отнестись к истории с секретной субмариной более серьезно, чем можно было бы предположить вначале. Думаю, что пришло время познакомиться со свидетельствами людей весьма и весьма компетентных. Настала пора прикоснуться, быть может, к одной из самых больших тайн конца 1930-х годов.

Сенсационное признание адмирала Египко

Являясь сотрудником журнала ВМФ «Морской сборник», мне часто приходится общаться с ветеранами ВМФ относительно подготовки к публикациям их мемуаров. В один из дней я был приглашен в гости к сыну известного адмирала Чабаненко.

Андрей Андреевич Чабаненко, сам уже достаточно немолодой человек, с удовольствием рассказывал мне о своем отце, показывал его нигде ранее не публиковавшиеся записи, фотографии. От него я и услышал поразительную историю, имеющую самое непосредственное отношение к нашей теме.

Дело в том, что адмирал Чабаненко был выпускником Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе 1931 года. Это был самый звездный выпуск за всю историю нашего флота. Среди выпускников «фрунзевцев» 1931 года такие выдающиеся деятели отечественного флота, как адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков, адмирал флота В. А. Касатонов, адмиралы С. Е. Чурсин, А. Т. Чабаненко, И. И. Байков, заместитель начальника ГРУ адмирал Л. К. Бекренев, герой войны, прославленный подводник М. И. Гаджиев и многие другие. Среди выпускников 1931 года был и известный подводник, Герой Советского Союза, вице-адмирал Н. П. Египко. О нем дальше и будет наш рассказ.

Однако прежде чем перейти к рассказу Андрея Андреевича Чабаненко, познакомимся с биографией вице-адмирала Н. П. Египко. Это поможет нам лучше ориентироваться в хитросплетениях дальнейшего изложения событий.

Родился Николай Павлович Египко в 1903 году в Николаеве. В Гражданскую войну воевал против Деникина и белополяков, был ранен, а после войны демобилизован как еще не достигший призывного возраста. После этого работал токарем на судостроительном заводе в Николаеве. После призыва на военную службу был учеником машинной школы, машинистом-турбинистом на крейсере «Червона Украина», эсминце «Шаумян». После окончания ВВМУ имени М. В. Фрунзе служил минером на подводной лодке «Краснофлотец», помощником командира на Л-55 и командиром Щ-117. Командуя Щ-117, Египко разработал основы подледного плавания и зимой 1936 года осуществил его. Подводная лодка, находясь в автономном плавании, пробыла в море 40 суток (причем в подводном положении около 340 часов), что превысило двойной срок

проектной автономности. За этот поход Египко был награжден орденом Красной Звезды. Проявил себя Египко и как разработчик и экспериментатор многих новаторских идей подводного плавания.

Во время гражданской войны в Испании Египко добровольцем принимал участие в боевых действиях на стороне республиканского флота, последовательно командуя подводными лодками С-6 и С-2.

Обратим теперь внимание на некоторые особенности задач, которые пришлось выполнять Н. П. Египко в Испании. Адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов в своей книге «Накануне» пишет: «На С-6... после падения Бильбао Египко перешел в Сантандер, уже тогда находившийся на передней линии фронта. Там его лодка оставалась до последнего момента, чтобы принять какие-то ценности, принадлежащие правительству басков. Кругом рвались снаряды, скошенные пулеметным огнем. Падали люди, но лодка не тронулась с места, пока груз не доставили на борт...»

Во французском порту Сен-Назер Египко вступил в командование подводной лодкой С-2, которая находилась в ремонте. Несмотря на препятствия французских властей и диверсии, командир довел ремонт лодки до конца. На С-2 через блокированный противником Гибралтарский пролив он вывез ценные правительственные грузы в Картахену.

По возвращении на Родину капитану 2-го ранга Н. П. Египко было присвоено звание Героя Советского Союза. Официально формулировка в указе значится так: «За мужество и героизм, проявленные при выполнении задания командования в боевых действиях республиканского флота в Испании».

После возвращения из Испании в конце 1938 года Египко командовал бригадами подводных лодок на Черном море и на Балтике, участвовал в войне с Финляндией. С началом Великой Отечественной войны он командовал объединенной бригадой подводных лодок на Балтийском флоте. Во время Таллинского перехода подорвался на mine на подводной лодке С-5. Подошедшими катерами из всего экипажа были спасены 10 человек, в том числе и Египко.

На этом служба заслуженного офицера в действующем флоте завершается. В октябре 1941 года Н. П. Египко получает назначение в аппарат военно-морского атташе (замыкающегося на ГРУ) при посольстве СССР в Лондоне. Некоторое время является наблюдателем на кораблях британского флота.

Из наградного листа на Н. П. Египко: «...В результате умелой работы с союзными миссиями в СССР в значительной степени способствовал успешному выполнению оперативных заданий высшего командования в

осуществлении совместных операций советских и союзных военно-морских и воздушных сил против фашистской Германии».

С февраля 1942-го по май 1946 года Н. П. Египко занимает должность начальника отдела внешних сношений Разведывательного управления Главного морского штаба. Здесь есть один непонятный момент. Должность начальника отдела – штатная должность капитана 1-го ранга. Но Египко, числясь на этой должности, становится контр-адмиралом, тогда как получить такое звание можно, только находясь на должностях начальника управления или его заместителя. За какие заслуги Египко дали звание выше занимаемой им должности? Второго такого случая в годы Великой Отечественной войны я что-то не припомню. А может быть, капитан 1-го ранга Египко занимался какими-то другими делами, а начальником отдела числился исключительно согласно легенде, для отвода глаз? Но чем тогда на самом деле занимался один из лучших подводников СССР в годы самой страшной войны? Любопытно, что, числясь начальником, в общем-то, тылового отдела, Египко награждается тремя боевыми орденами – Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени в 1944 году и Отечественной войны 1-й степени в 1945 году! Далеко не каждый офицер-фронтовик получал такие награды.

После окончания войны Египко исполняет должность заместителя начальника отдела внешних сношений Управления по внешним сношениям Генерального штаба. С 1948 года становится начальником курса в Военно-морской академии. Затем он последовательно является начальником трех военно-морских училищ: 2-го Балтийского (Калининградское ВВМУ), Училища механиков флота (ВВМИУ имени Дзержинского) и, наконец, ВВМУ подводного плавания имени Ленинского комсомола. Последним училищем вице-адмирал Египко прокомандовал до самой своей отставки в 1967 году. Умер заслуженный подводник в Ленинграде в 1985 году.

Интересны и боевые награды Н. П. Египко. Помимо трех орденов Ленина, трех орденов Красного Знамени, трех орденов Отечественной войны, ордена Красной Звезды и множества медалей, он был награжден двумя иностранными орденами: югославским орденом «Партизанская звезда» 2-й степени и польским «Виртути Милитари» («За воинскую доблесть»), причем оба ордена были получены в 1946 году.

При всей кажущейся ясности биографии вице-адмирала Н. П. Египко, в ней немало тайн. О них мы еще поговорим в свое время, а сейчас вернемся к моей встрече с А. А. Чабаненко.

Суть рассказа Андрея Андреевича такова. В 1970-х годах, когда и вице-адмирал Египко, и адмирал Чабаненко давно уже были в отставке, они

встретились в Ленинграде. Вечером Египко принимал друга юности у себя в гостях. Когда однокашники обсудили многие волновавшие их проблемы, вспомнили друзей и недругов, Египко неожиданно спросил Чабаненко:

– А знаешь, за что я на самом деле получил Золотую Звезду?

– Как за что? – удивился Чабаненко. – За боевые действия в Испании!

– Не совсем так! – улыбнулся Египко. – Об обстоятельствах моего награждения я никому еще не рассказывал – было просто нельзя, но теперь, думаю, уже можно. Дело в том, что Звезду мне дали вовсе не за боевые действия, а за вывоз золотого запаса Испании в СССР!

Разумеется, Чабаненко был весьма удивлен таким откровением своего давнего друга. В ходе дальнейшего разговора Египко поведал ему, что операция по вывозу испанского золота была организована ЦК Компартии Испании совместно с НКВД и ГРУ. Владелец спасенного из рук генерала Франко золота должен был стать ЦК Испанской компартии, перебравшийся в СССР. Подводную лодку, груженную золотом, Египко привел в Кронштадт. Поход был чрезвычайно тяжелым. В экипаже имелись анархисты, которые, поняв, что золото вывозят в СССР, подняли мятеж в море. Во время его подавления Египко пришлось лично застрелить двух матросов. В ходе дальнейшего разговора Египко сказал Чабаненко, что история с испанским золотом во многом определила его дальнейшую службу.

Услышанное от Египко Чабаненко рассказал своему сыну Андрею Андреевичу, а тот, в свою очередь, поведал мне.

Теперь, думается, нам будет небезынтересно познакомиться с воспоминаниями самого Н. П. Египко. При жизни ветерана отечественного подплава эти воспоминания не издавались. Лишь недавно они были опубликованы благодаря стараниям его сына, в небольшой брошюре, изданной, к сожалению, весьма ограниченным тиражом и потому и сегодня они практически недоступны большинству читателей. В письменной версии своих испанских приключений вице-адмирал Египко куда менее откровенен, чем в беседе с Чабаненко, и все же эта печатная версия весьма интересна. Я заранее прошу прощения у читателей за достаточно большую цитату из мемуаров Египко, но без нее нам будет сложно разобраться в исследуемом вопросе.

Итак, предоставим слово самому Николаю Павловичу Египко:

«О гражданской войне в Испании написано много: от газетных статей до серьезных исторических трудов. Поэтому я остановлюсь лишь на том, что довелось мне пережить самому как командиру подводной лодки. Надо сказать, что с самого начала военных действий между франкистами и

республиканцами последние потеряли три подводные лодки типа “В” и к моему прибытию в Испанию их подводный флот состоял всего из четырех средних подводных лодок типа “С”. Одной из них – С-6 – мне и довелось командовать. Лодку я принял от Ивана Алексеевича Бурмистрова, который находился здесь с февраля 1937 года, став первым советским (русским) командиром-подводником в республиканском флоте. На С-6 после повреждения ее при бомбардировке в Бильбао был закончен общий ремонт. Мы с И. Бурмистровым решили сдачу-прием корабля произвести непосредственно в море.

По сути дела, это был мой первый боевой поход в Испании. Находились в 15–20 милях от берега, в надводном положении. Было темно, где-то рядом виднелись сигнальные огни проходящих кораблей. Вдруг на этом фоне возникает силуэт мятежного крейсера “Альмиранте Сервера”. Бурмистров объявляет боевую тревогу и дает команду: “Аппараты 1-й и 3-й, товсь!” Я советую подойти поближе к фашистскому крейсеру. Но Бурмистров считает, что уже пора стрелять и командует: “Аппараты, пли!” Одна из торпед, вылетев из аппарата, неожиданно повернула назад и пошла на циркуляцию вокруг нашей лодки. Хорошо, что радиус циркуляции оказался довольно большим и нас она не задела. Вторая торпеда сразу же после залпа сделала резкий поворот и через несколько секунд взорвалась, ударившись о грунт.

Вот тебе и атака! Мы, подавленные происшедшим, пытались найти причины неудачи. Основными оказались неисправность старых итальянских торпед и нежелание части экипажа, враждебного республиканцам, топить свой испанский корабль.

Так состоялась моя приемка подводной лодки С-6. Под моим командованием находился полностью испанский экипаж моряков. Среди них были коммунисты, социалисты, беспартийные, многие из которых потом оказались анархистами. Все люди разных убеждений. Главной опорой для меня были рабочие парни из Каталонии и Валенсии. Комиссаром был коммунист Паоло, горячий, решительный человек, не раз потом поддерживавший меня в различных ситуациях и помогавший мне в общении с командой, в обеспечении дисциплины и порядка на корабле.

Моим адъютантом-переводчиком был коммунист-югослав Вальдес, по его словам, член ЦК КПЮ, за что у себя на родине был заочно приговорен к смертной казни. Ему удалось бежать в Советский Союз, откуда по линии Коминтерна он добровольцем приехал сражаться за Испанскую республику. С его помощью я стал довольно успешно изучать испанский язык.

Трудность командования республиканскими подводными лодками

заклучалась в отсутствии преданных и опытных офицеров, которые хотели бы вести решительную борьбу с противником, и в ненадежности техники и вооружения. С-6, по сути дела, уже давно надо было списать на металлолом. Сама лодка по конструкции была “интернациональной”. Главное оружие корабля, итальянские торпеды, давно не проверялось, перископы были английскими, двигатели и гирокомпас – немецкими.

Многие механизмы и оборудование требовали срочного ремонта. К сожалению, на севере Испании, то есть там, где мы находились, не было ремонтной базы. Пришлось решать эту проблему самим, приводить лодку в порядок подручными средствами.

Как ни странно, но в той ситуации, что сложилась тогда в Испании, подводные лодки были нужны правительственным силам не столько для того, чтобы, действуя скрытно, топить вражеские корабли, сколько для того, чтобы демонстрировать противнику их присутствие. Скрытность нам требовалась при уклонениях от кораблей противника и – особенно впоследствии – при форсировании Гибралтара. К тому же морское республиканское командование допускало много погрешностей и ошибок в руководстве флотом. Так, не было службы обеспечения кораблей и системы наблюдения и связи, зачастую нарушались, возможно, и преднамеренно, режимы секретности. Возвращаясь в свой порт, подводные лодки включали опознавательные огни, что сразу оповещало противника через своих людей о прибытии корабля в базу. После нашего заявления об этом командование приняло меры по проверке подходов к порту и создало систему секретных сигналов при входе и выходе корабля. В конце концов, были недоброжелатели и в руководстве, что, естественно, приводило к поражениям.

Больше всего неприятностей доставлял нам крейсер мятежников «Альмиранте Сервера», который Бурмистров уже пытался атаковать. Мое желание рассчитаться с “Альмиранте Сервера” активно поддерживали Паоло и ряд других членов экипажа. Мы все хотели доказать врагу и командованию, что республиканские подводные лодки могут успешно решать боевые задачи. И вот, как говорится, час настал. Мы долго шли под водой, а когда всплыли на перископную глубину, я увидел знакомые очертания вражеского крейсера. Срочно привел подводную лодку на боевой курс и скомандовал: “Кормовые аппараты, товсь!” Расстояние до корабля составляло не более четырех кабельтовых (740 м), были хорошо видны фигуры матросов и развернутые по борту орудия. Рядом со мной стоял штурман, и я с целью более точного опознавания корабля пригласил его к перископу. Взглянув в перископ, он выкрикнул “Сервера!”. В тот же

момент боцман, управлявший рулями, внезапно переложил их на погружение. Лодка провалилась на глубину. Кто-то, очевидно, штурман, нажал на кнопку опускания перископа, тяжелый удар пришелся по мне, и я упал. Когда пришел в себя и подал команду “Рули на всплытие!”, крейсер уже ушел.

С преданными делу Паоло и Вальдесом мы решили обо всем поговорить с людьми. И о дисциплине, и о наших задачах. В первую очередь нас беспокоили «беспечное» поведение штурмана и «решительность» боцмана, а также четверка молодых анархистов, чувствовавших себя уверенно и высказывавших свои мысли весьма открыто. Как я потом узнал, они составляли боевую ячейку, которая была на каждом военном корабле и подчинялась анархистскому центру, находившемуся в Хихоне. Их целью было готовить восстание и захватить военные корабли, чтобы уйти во Францию с запасами золота и ценностей (?!!).

Мы находились в боевом походе, когда поздно ночью ко мне явился взволнованный Паоло. Он подслушал разговоры анархистов о спрятанном на подводной лодке огнестрельном оружии, плане захвата корабля и аресте командира, то есть меня. Я решил вооружить верных ребят и с глазу на глаз поговорить с анархистами. Так мы и сделали. Я предупредил их: если команда узнает о террористических замыслах заговорщиков, то немедленно выбросит их всех за борт. Моя уверенность так повлияла на молодых и ершистых ребят, что они сознались во всем, отдали оружие. Мы с Паоло решили этот инцидент оставить в тайне. Анархисты после этого затихли. Лодка продолжала нести дозорную службу.

В эти дни обстановка на севере Испании усложнилась. Противник прорвал фронт и продвигался к порту Сантандер, где стояли два эсминца и три подводные лодки, в том числе и наша. Командующий Северным флотом дон Валентино Фуэнтес отдал приказ ночью оставить Сантандер, однако в городе находились 10 наших советников, которых во что бы то ни стало надо было вывезти в Хихон, где имелся аэродром и откуда можно было улететь во Францию. Авиация мятежников постоянно бомбила город и порт. Люди старались всячески прорваться на пароходы, стоявшие у стенки, были желающие попасть и на нашу подводную лодку. Вооружив матросов, я поставил их удерживать толпу. Пришлось все же отойти от пирса. Хорошо, что ожидаемые нами пассажиры вскоре появились вместе с нашими советниками, были здесь и республиканские военачальники. В числе советских представителей оказались и полковник Родион Малиновский, будущий министр обороны СССР, а также переводчица,

впоследствии работавшая в редакции журнала “Советская женщина”.

Перед самым отходом явился Паоло с представителем ЦК Коммунистической партии басков. Он просил спасти государственные ценности – документы, драгоценности, валюту и 15 миллионов песет. Их привезли на грузовике и разместили в моей каюте, заполнив ее полностью. У входа я поставил охрану из надежных ребят. Наконец выходим в море. Путь до Хихона не менее суток. Пришли мы туда последними, все военные корабли Северного республиканского флота, транспорты и другие суда уже сосредоточились в порту. Толчея страшная. Мятежники поспешили этим воспользоваться и начали обстреливать и бомбить порт.

В ночь на 26 августа 1937 года была одна из самых сильных бомбежек. Три подводные лодки – С-2, С-4, С-6 – покинули порт для выполнения наспех составленных боевых заданий. Не успели мы дойти до своей позиции, как обнаружили, что сломаны горизонтальные рули. Даем радиogramму в Хихон. Ответа нет. Дублируем. Хихон молчит. Запрашиваем главную базу – Картахену: “Лодка имеет поврежденные рули. Сообщите обстановку в Хихоне”. Приходит ответ: “Вы обратились не по адресу. Обращайтесь к своему командующему”. А где его искать?

Болтаемся в море седьмые сутки. Пока все благополучно. Наконец получаем из Хихона радиogramму от донна Валентине: “Приказываю не уходить с позиции без особых распоряжений”. Однако по перехваченным радиogramмам с ПЛ С-2 и С-4 я узнаю, что им разрешено в связи с “неисправностями на кораблях” уходить во французские порты. Это было бегство. Уходили и другие корабли. Интернировался во Францию эсминец “Хосе Луис Диес”. Эсминец “Сискар” был потоплен при прорыве Гибралтара, и попытке пройти в Картахену.

Наша С-6 осталась единственной республиканской подводной лодкой, продолжавшей выполнять боевое задание. Правда, суть его свелась к тому, чтобы не оказаться потопленными вражескими кораблями, от которых мне не раз удавалось либо уклоняться, когда шли в подводном положении, либо прятаться под воду, хотя лодка была неисправна. Существовала опасность также нарваться на мину, которых франкисты здесь понаставили достаточно. Все же 15 октября 1937 года мы пришли в Хихон. Положение было тяжелым, противник подошел вплотную к городу. Не хватало патронов и снарядов. В порту собрались беженцы.

Тем не менее нам требовался срочный ремонт. Положение усугубилось, когда две бомбы разорвались между пирсом и бортом лодки. Она получила смертельный удар, прочный корпус был поврежден, механизмы сорваны со своих мест, аккумуляторная батарея полностью

разрушена, сместился с фундамента дизель. Конечно, при наличии хорошей ремонтной базы С-6 можно было бы поставить в строй действующих, но в создавшемся положении выход был только один – затопить ее, чтобы она не досталась противнику. Это и было сделано с разрешения командования.

На этом закончился мой первый этап пребывания в Испании. Из Хихона я самолетом добрался до Парижа, где из “испанца” снова превратился в русского и где рассчитывал перед отъездом на Родину хорошенько отдохнуть и закупить подарки. Не тут-то было. Оказалось, что я снова нужен в Испании. Дело в том, что республиканские ПЛ С-2 и С-4, ушедшие в октябре 1937 г. во Францию, могли быть возвращены республиканскому правительству Испании, но на них не было командиров, а личный состав почти полностью разбежался. Так я оказался назначенным на С-2, стоявшую в Сен-Мазере, а И. Бурмистров – на С-4, находившуюся в Бордо.

Я прибыл в Сен-Назер, где встретился с республиканским представителем Педро Прадо, который всячески старался скорее привести лодки в боевую готовность и переправить их на юг Испании. Сделать это, однако, было не просто. Если с экипажем вопрос более или менее удалось решить, то с ремонтом кораблей предстояло много хлопот, тем более что французские власти помогать откровенно не желали.

Для общения с ними и для официальных визитов у меня на подводной лодке в качестве командира выступал механик дон Селестино Росс. Я числился в списке как младший машинный офицер и какого-либо общения с французскими чиновниками не имел. Все вопросы я решал с Вальдесом, которого мне удалось отыскать, и он согласился снова работать в паре со мной. От него я узнал, что Паоло, к сожалению, погиб. Новый комиссар, правый социалист Мартинес, обо всех моих действиях скрытно информировал дона Валентино и следил за мной, чтобы не допустить моей “марксистской пропаганды” среди членов экипажа, который оказался еще более пестрым, чем на С-6. Тут были и социалисты, и анархисты, и откровенные пособники фашистов, которые то и дело устраивали на лодке провокации и настоящие диверсии: то подкладывали в укромные места самовоспламеняющиеся пеналы, то выводили из строя главную систему электрообеспечения, то куда-нибудь подкладывали взрывчатку.

Правда, все обходилось благополучно, так как были в команде верные и преданные люди и опасность вовремя удавалось ликвидировать. В довершение всех неприятностей республиканский консул сообщил, что, раз диверсии не дали фашистам желаемых результатов, они, по некоторым

данным, считают, что единственным путем не допустить подводную лодку в Испанию является убийство командира. Неприятное известие, но что делать, надо быть более бдительным и постараться побыстрее завершить все работы. Перед нашим уходом консул выдал нам с Вальдесом по браунингу.

Основные ремонтные работы удалось закончить лишь к июлю 1938 года. Правда, недоделок оказалось столько, что, по большому счету, лодку нельзя было выпускать в море: не работали перископы, гирокомпас, текли дейдвудные сальники, практически развалилась аккумуляторная батарея. Можно сказать, отсутствовало и вооружение. Но, как я уже говорил, ПЛ нужны были республиканскому правительству, в основном, для демонстрации силы, поэтому наша задача состояла в одном – сделать все возможное, чтобы привести лодки из Франции в Картахену.

Здесь надо сказать, что в то время обстановка в Испании еще больше осложнилась, противник захватил многие районы, и французское правительство ужесточило отношение к нам: были опасения вторичного интернирования республиканских кораблей. На просьбу разрешить выход подводной лодки в море для проведения испытаний последовал категоричный ответ: “Разрешаем выход без права возвращения в Сен-Назер или иной порт Франции”.

Поэтому пришлось проводить испытания прямо в гавани. Погода выдалась прекрасная и тихая, а водная гладь казалась зеркальной. Подаю команды на пробное погружение. По расчетам механика дона Селестино, у лодки даже с заполненными цистернами должна оставаться дополнительная положительная плавучесть около пяти тонн. Но едва начали заполнять цистерны, как лодка почти мгновенно стала погружаться под воду. Хорошо, что я все же успел захлопнуть ногой рубочный люк, иначе бы подводная лодка просто утонула. Механик не растерялся, и после аварийного продувания цистерн подводная лодка всплыла. Оказалось, что случайно или умышленно были заранее полностью заполнены все дифферентные и уравнивательные цистерны, что и дало отрицательную плавучесть. При последующем погружении обнаружились еще и другие мелкие недочеты. К сожалению, глубина не позволила нам проверить на герметичность перископы, что очень подвело нас потом в море. Подводная лодка была в плохом состоянии, часть оборудования осталась неисправной и бездействовала, боеспособность была низкой, но задерживаться мы больше не могли и не имели права.

До выхода в море оставалось два дня. Произвели погрузку торпед и продовольствия. Перед самым выходом из порта появились начальник

полиции и представители французского Военного министерства. Они вручили “подставному” командиру корабля дону Селестино меморандум властей, в котором указывалось: “...Вблизи территориальных французских вод бой не принимать. В случае вынужденного возвращения подводная лодка будет интернирована, и о передаче ее республиканцам не может быть никакой речи...”

Ко времени нашего отхода на берегу собралось много народа. Были и наши друзья – рабочие и представители партии коммунистов, они всюду фотографировали, производили киносъемку. Я старался не попадать в объектив и подставлял спину, находясь рядом с доном Селестино и французским лоцманом, который должен был нас вывести по фарватеру. Дон Селестино, как командир, дает команду:

– Правый дизель вперед! Левый дизель вперед!

При запуске левого дизеля из выхлопной трубы повалил сильный черный дым. “Командир” растерялся и с отчаянием обратился ко мне:

– Сеньор команданте! Как быть?

Я немедленно дал команду:

– Левый дизель стоп!

Так и дошли до места. Лоцман, прощаясь со мной, необычайно любезно пожал мою руку и с улыбкой сказал:

– Сеньор командир, счастливого пути!

Эта любезность – результат отличной осведомленности французов о советских морях. В общем, они прекрасно знали, кто есть кто, и, видимо, просто забавлялись, наблюдая наши игры в конспирацию.

Я беру курс на Испанию. Впереди немало сложностей, предстояли встречи с кораблями противника и постоянная борьба за исправность корабельного оборудования и за сам корабль. О выходе И. Бурмистрова на С-4 из Бордо в Испанию было известно меньше, в то время как о выходе С-2 уже сообщили в газетах и по радио. На следующее утро радист доложил мне перехваченную радиogramму противника: “Марксистская лодка С-2 вышла из Сен-Мазера и следует в республиканский порт через Гибралтар. Лодка будет проходить Гибралтар 22 июля”.

Глубина 30 метров, проверяем отсеки, всплываем на перископную глубину. Поднимаю перископ, смотрю – и взгляд упирается в мутные непроницаемые стекла. С волнением пробираюсь к перископу в боевой рубке, берусь за ручки, смотрю – то же самое. Перископы залиты водой. Вот тебе и ремонт. Кроме того, оказалось, что интенсивно пропускают воду дейдвудные сальники. Позже обнаружился неполадок и с гироскопом, который давал неверные показания.

Всплываю. Помощник Вальдес и экипаж подавлены нашим погружением и результатами, но возвращаться в Сен-Назер или Бордо равносильно интернированию. Прохожу по отсекам. Чувствую, что многие взволнованы и в душе переживают наши неудачи. Я стараюсь успокоить людей и внушить уверенность в благополучном исходе дела. Кажется, мне поверили. Отдельные офицеры, старшины и матросы пытаются поддержать меня, чувствуется их ответственность за порученное дело. Во многом помогли переломить настроение в экипаже коммунисты корабля.

Первые двое-трое суток проходят без каких-либо осложнений. Идем под водой на глубине 20–30 метров или в надводном положении на максимальной для нас скорости – 16 узлов. Видимость очень плохая. Я стою на мостике и вдруг справа по носу вижу два устремившихся на нас эсминца. Даю сигнал срочного погружения и быстро ныряю последним в рубочный люк. Хлопаю над головой крышкой люка, но, очевидно, не так сильно, как нужно: люк не захлопывается на прижимной клин. Вода течет мне за рукава, на шею. Я повис на ручке люка, два матроса – на мне. Так висим до глубины примерно в 20 метров. Лишь тогда люк под давлением воды захлопнулся. Все же воды в рубке набралось по пояс. Хорошо, что дон Селестино успел задраить второй люк из рубки в центральный отсек. Все на этот раз обошлось благополучно.

На следующий день мы были уже на параллели Лиссабона. Третьи сутки я не спал как следует, находился на мостике или в центральном посту. Очень хотелось спать, и я, оставив за себя помощника, решил хоть немного подремать. Не так долгов был мой сон: вахтенный доложил, что обнаружены огни справа и слева. Поднимаюсь наверх. Ночной морской воздух отогнал остатки сна. Я увидел ходовые огни семи кораблей и определил, что это два крейсера и пять эсминцев. Терять время нельзя, надо уклоняться. Изменяю курс и увеличиваю скорость хода до полной. Маневрируем несколько часов. Остаемся не обнаруженными. Опасности снова удалось избежать.

До Гибралтарского пролива осталось двое суток хода. Пока мы шли вдоль берегов Франции, Испании и Португалии, мне вместе со специалистом по штурманской части удалось установить путем ряда измерений и проверок причину больших ошибок в показаниях нашего гирокомпаса. Его ошибки порой доходили до 30 градусов, при этом следящая система компаса при циркуляциях отставала и не возвращалась в истинное положение. Все это не позволило следовать по избранному курсу, особенно под водой. Команда быстро узнала об этой очередной и самой тяжелой в данной ситуации неисправности. Помнится, в центральном

посту собрались много офицеров и матросов. Все с напряжением смотрели на меня. Дон Селестино высказал мнение о возможности уйти в Касабланку, где интернироваться и спасти тем самым экипаж. Остальные молчали и ждали моего решения. Я чувствовал их доверие и видел надежду в глазах. Те, кто плавал на кораблях и особенно на подводных лодках, очевидно, поймут мое внутреннее состояние и трудности, случившиеся с кораблем. Гирокомпас неисправен, перископы залиты водой, даже малый магнитный компас, который находился в боевой рубке, поврежден. Слепой корабль в узком восьмимильном Гибралтарском проливе, где, извещенные по радио, постоянно дежурят надводные фашистские корабли и патрулирует авиация, являлся, по шутливому заявлению Вальдеса, плавучим гробом. Но я прибыл в Испанию для борьбы с фашизмом и должен привести корабль в Картахену. Значит, надо идти на Гибралтар. Я сообщаю об этом команде.

– Мы с тобой, командир! – раздались голоса.

Я почувствовал, что моя убежденность и уверенность переломили неустойчивое состояние членов экипажа.

До Гибралтара оставался суточный переход. По Полярной звезде мы определили ошибку показаний гирокомпаса, что позволило нам идти правильным курсом. На следующее утро сияло ослепительное африканское солнце. Вдруг замечаю на горизонте две приближающиеся точки – самолеты! Срочное погружение. Час под водой – всплываем. Теперь вдалеке видны тонкие верхушки мачт фашистских кораблей. Уходим под воду надолго. Всплываем. Ночь. Блеск Полярной звезды выручает нас в пути. Недалеко от траверза маяка Эспартель видим, что с африканского берега в нашу сторону мчится корабль со включенными огнями.

Надо менять так отлично определенный курс. Едва пытаемся вернуться на заданное направление, появляются торпедные катера. Опять ныряем в океанскую глубь, это мы уже научились делать быстро и организованно. На этот раз на нас посыпались глубинные бомбы. Взрывы раздаются недалеко за кормой, в лодке стоит грохот. Корпус корабля как бы вздыхал при каждом взрыве.

У подводника по сравнению с другими моряками существует как бы глубинное чувство опасности. Оно вырабатывается, видимо, из-за постоянного нахождения в ограниченном стальном объеме корпуса. Это чувство выручало меня сейчас, когда мы на едва двигавшейся лодке шли на 60-метровой глубине в водах Гибралтара.

Перед выходом в море я внимательно изучал лоцию и навигационные карты. Знал конфигурацию береговой линии, глубину и данные о дне в

районе Гибралтарского пролива. Были особенности в том, что глубины составляли, в основном, 300–600 метров, а при входе и в средней части пролива, в районе банки Ридж значительно меньше, то есть около 60 метров. Таким образом, резкое уменьшение глубины говорило о наличии там большого возвышения грунта или подводного хребта. Морякам хорошо известно, что в таких местах, как и в атмосфере, существуют постоянные подводные течения. Тогда перед входом в Гибралтар мы наблюдали, что течение в верхней части пролива шло в Средиземное море из Атлантики, а под водой, наоборот, из Средиземного моря в Атлантический океан. В это течение мы и попали. В создавшемся водовороте подводная лодка стала неуправляема и превратилась просто в плавающую емкость. Ежеминутно нам грозила гибель, и уже не от фашистских кораблей, а от подводной стихии. Только резкое увеличение скорости хода до полной позволило вернуть кораблю управляемость. На это ушло 10–15 минут. А теперь необходимо было думать и о сохранении энергии аккумуляторной батареи. Для этого требовалось снизить скорость, чтобы подольше находиться под водой.

Идем малой скоростью – три узла. Движемся, как в черном ящике. Всплывать нельзя. Даже глубину определить не можем – наш самодельный глубиномер вышел из строя. Что делать? Опасность становилась все более реальной. Главное достоинство подводной лодки – скрытность – теперь как бы оборачивалось против нас самих: мы не знали, куда движемся, глубины места в проливе. Пробуем еще и еще раз исправить эхолот. Спасение только в нем. Механик и электрик только к полуночи, на десятой попытке пуска эхолота заметили, что он стал фиксировать какую-то глубину. Оказалось, все правильно, и мы, как бы ощупывая дно, стали медленно пробираться по горлу пролива. Показания эхолота заменяли мне неработающий компас. Глубина под килем 35 метров. Отворачиваем на 15 градусов вправо – она растет, потом начинает уменьшаться. Изменяем курс влево – глубина сначала растет, затем снова уменьшается. Зная глубину и русло пролива, можно идти там, где находится ориентировочно середина Гибралтара. Идем в подводном положении. Всю ночь на 23 июля 1938 года я внимательно следил за показаниями эхолота и маневрировал кораблем под водой на глубине примерно 60 метров.

Для подводных лодок того времени длительность нахождения под водой зависела от емкости аккумуляторной батареи и состояния личного состава. Я установил режим экономии электроэнергии. Выключили лишнее освещение и приборы. Всем не занятым делом приказал отдыхать и меньше двигаться. Все же дышать становилось все труднее. Штурман Мигель

сообщает мне ватным голосом, что глубины пошли на уменьшение, причем закономерность довольно плавная. Очевидно, идем к африканскому берегу. Опять поворот в сторону больших глубин. Ночь на исходе. Воздуха в отсеках становится все меньше. Все сильнее ощущаются духота и мягкость в суставах, замедленность движений. Все предельно устали, мы не спали уже много часов. Подводная лодка ползет над грунтом, как черепаха. Скорость очень маленькая, зато это обеспечивает нам хорошую скрытность от гидроакустики противника. Но сколько еще можно двигаться в подводном положении? Дышать все труднее и труднее. Неожиданный звонкий скрежет сотрясает корпус лодки и эхом отдается по всем отсекам. Однако ощутимых повреждений не обнаружено, и мы идем дальше.

Ко мне подходит дон Селестино.

– Сеньор команданте, нам давно пора всплывать. Некоторые матросы плохо себя чувствуют. Температура в отсеках большая. Нужен воздух, свежий воздух.

Но я приказываю держаться. Надо дойти до меридиана Малаги. Снова наступает вечер. В отсеках царит полная тишина. Сознание и слух не воспринимают никаких звуков. Все в каком-то глухом тумане и ужасной духоте. Бесшумно, шагов не слышно, подходит Вальдес. Вижу его рот, шевелящиеся губы и интуитивно ощущаю смысл: надо всплывать. Думаю, раз Вальдес не выдержал, значит, действительно плохо. Даю команду на всплытие.

И наконец над нами чистое и звездное небо. Свежий морской воздух врывается в отсеки и оживляет экипаж. Дышать хочется всеми легкими, глубоко и часто. Кругом тихо, волн нет. Но наши злоключения еще не завершились. После того как определили курс по звездам, нас атакуют два вражеских корабля. Погрузились и продолжили движение на Картахену. По расчетам, должны быть там утром. Шлем в эфир сообщение командованию о проходе Гибралтара. Сразу же получаем радиограмму открытым текстом: “Подождите ответа до четырех часов утра, укажите местонахождение. Крейсер “Либертад”. Повторяется несколько раз. Крейсер действительно, республиканский, но его требования настораживают. Зачем ждать до утра? Иду к радисту выяснить почерк и особенности радиста с “Либертада”. Он считает, что это работа фашистского крейсера “Альмиранте Сервера”. У них с “Либертадом” одинаковые радиостанции. Хорошо, что мы не отозвались на эту радиограмму.

И вот наконец Картахена. Все мы безмерно рады. Рады тому, что остались живы, рады победе над тщетными фашистскими усилиями нас уничтожить, рады победе над всеми трудностями перехода.

Перевод двух подводных лодок из Франции в Испанию, кроме усиления республиканского флота, имел большой моральный и психологический эффект. Наше благополучное прибытие воодушевило морские круги республиканского руководства и экипажи кораблей. Мы же, советские подводники, были удовлетворены, что смогли выполнить поставленную перед нами задачу.

Может, опыт, преодоленные трудности и случайности, с которыми мы столкнулись, особенно при форсировании Гибралтарского пролива, окажутся полезными и для будущих поколений подводников.

Уезжая из Испании, я и предположить не мог, что в 1941 году вернусь на эти же меридианы наблюдателем уже в английский флот и буду участвовать в борьбе с немецким фашизмом и обеспечивать с британскими моряками перевозку грузов и оружия в нашу страну.

После возвращения на Родину наши с И. Бурмистровым заслуги в борьбе за республиканскую Испанию были высоко оценены правительством. Сначала нас наградили орденами Красного Знамени, а вскоре нам, первым военным морякам нашей страны, было присвоено звание Героя Советского Союза.

Иван Алексеевич получил это звание 14 ноября 1938 года, а я 22 февраля 1939 года. Вручение медали “Золотая Звезда” состоялось 4 ноября 1939 года».

В воспоминаниях вице-адмирала Египко много любопытного. Во-первых, и он, и его товарищ получили Золотые Звезды Героев как бы ни за что. Ни один из них не потопил ни одного вражеского корабля в отличие от наших летчиков-истребителей, которые получали в Испании свои Золотые Звезды за конкретное число сбитых самолетов. За что же получили звание Героя Советского Союза Египко с Бурмистровым? За форсирование Гибралтара? Но никакой реальной пользы для республиканской Испании этот поход не принес. Да и вообще непонятно, зачем две подводные лодки форсировали Гибралтарский пролив, когда судьба республиканской Испании уже была предрешена. Для того чтобы, как пишет Египко, пугать своим присутствием франкистский флот? Но ведь не дураки были франкисты. Они прекрасно знали, что собой представляют республиканские субмарины и каково настроение в их экипажах. Анализ всех боевых дел республиканских подводных лодок за время гражданской войны говорит об одном – реальной опасности противнику как боевые единицы они не представляли. Однако при этом лодки оставались идеальным транспортным средством для перевозки особо ценного груза. Не зря же именно в лодку Египко загружали республиканское золото!

Египко пишет о том, что матросы-анархисты хотели якобы захватить золото и драгоценности. Но это означает, что на борту подводной лодки находились драгоценности, причем в таком количестве, что ради их захвата можно было рискнуть головой.

Рассказ Египко о погрузке золота на С-6 и о его последующей выгрузке звучит достаточно невнятно. Сразу же после этого он топит свою лодку (практически без свидетелей) где-то в Атлантическом океане. Любопытно, что и вторая лодка Египко, С-2, также куда-то «запропастилась». После окончания гражданской войны в Испании в составе ВМС она не числится. Значит, тоже была потоплена? Но кем и когда? Уж не случилась с ней точно такая же история, как с С-6?

Но и это не все! Столь же таинственна судьба еще одной испанской субмарины, С-4, той, которой командовал Бурмистров. Странная какая-то получается картина: подводные лодки, которыми командуют наши командиры, куда-то исчезают, а сами командиры становятся при этом героями нации!

А вот что пишет о деятельности Египко в Испании Н. Г. Кузнецов: «Через несколько месяцев как-то ко мне зашел М. Буис (командующий ВМФ республиканской Испании. – В. III.) и рассказал, что на Север посылаются две лодки, в том числе С-6. О дальнейших действиях ее из разных источников я узнал позднее. В Бильбао лодка получила повреждения и простояла несколько месяцев у стенки. В июле 1937 года прибыл новый командир – Матисса. Это был советский доброволец, Герой Советского Союза Н. П. Египко. Мы с ним разминулись. Он прибыл в Испанию, когда я уже возвращался оттуда. Ему нельзя отказать в храбрости, и если на его счету потопление всего одного корабля мятежников, то это не уменьшает его заслуг в тех исключительно сложных условиях. Вот что мне удалось услышать о действиях этой лодки. Она несколько раз безуспешно атаковала крейсер мятежников “Сервера”. Когда в августе 1937 года, после падения Бильбао, все корабли сосредоточились в Сантандере, наступили особенно тяжелые дни. Дороги на Хихон были забиты, и это затрудняло эвакуацию населения. В порту скопилось множество народа. Всем хотелось попасть на корабли. По словам Египко, на его долю выпала трудная задача – оставаться в порту до последнего момента, чтобы погрузить какие-то ценности, вывезенные из Бильбао, только после этого он мог выйти в море. А тут еще дон Валентино – командующий флотом Кантабрики – прибыл на борт и потребовал скорее оставить порт. Противник обстреливал город. Толпа в паническом страхе рвалась на корабль. Лодка, выполняя поручение правительства басков, все

же приняла на борт ценный груз. В Хихоне, куда она прибыла, было не легче. Последний порт Астурии подвергался частым и массированным налетам. Горели то склады, то хранилища топлива. Вокруг рвались бомбы. В таких условиях С-6 неоднократно выходила на боевые операции, и небезуспешно. Была потоплена канонерская лодка. В критические дни 18–19 октября 1937 года встал вопрос: что делать дальше? На совещании у командующего раздавались голоса за выход в море ради спасения кораблей. Командир С-6 настаивал на борьбе до последней возможности. Но ему не повезло. Бомба крупного калибра разорвалась между стенкой и лодкой, нанеся ей смертельное ранение. Пришлось просить разрешения затопить лодку, чтобы она не попала в руки противника. Но оказалось, что без ведома министра никто не имеет права затопить корабль. А дон Валентино, растерявшись, боится взять на себя ответственность, хотя время не ждет. Нужна комиссия, и командир Матисса с комиссаром Паоло собрали ее, чтобы уничтожить корабль. Лодка потоплена, но что делать дальше? Все корабли уже ушли, положение города безнадежное. Население эвакуируется на английском транспорте, который, выйдя в море, попадает в лапы крейсера “Сервера”. На помощь беженцам пришел оказавшийся поблизости английский крейсер. Он дал возможность транспорту с беженцами уйти во Францию.

Вскоре Матисса вызвали в Барселону, к командующему флотом, где он получил приказание формировать экипаж для лодки С-2, которая стоит в Сен-Назере. Обычная ремонтная работа в мирном французском порту превратилась в настоящее сражение за корабль. Власти формально помогают, а на деле мешают на каждом шагу. Кругом снуют фашистские молодчики и агитируют команду, предлагая большие деньги за предательство. Среди личного состава нашлись анархисты, тормозившие работу. Одна диверсия за другой нервируют и деморализуют личный состав. В конце концов лодка готова к испытаниям, но ей не дают возможности выходить в море. “Выйдя в море, вы теряете право на возвращение”, – заявило портовое начальство. Пришлось украдкой, ночью испытывать лодку в бассейне гавани и, не проверив как следует механизмов, уходить в опасное плавание, чтобы прорваться через Гибралтар туда, где республиканцы еще ведут ожесточенную борьбу. Почти в таком же положении оказалась и лодка С-4 в Бордо. Обе лодки решили одновременно выйти в море и следовать по назначению. Это произошло в конце июля 1938 года. С большими трудностями, под угрозой быть обнаруженными и потопленными лодки все же прорвались через Гибралтар и пришли в Картахену.

Чем дальше, тем больше усилий требовалось командиру для поддержания боевого настроения на корабле. Офицерский состав явно саботирует дальнейшие операции, да и команда устала, деморализованная отступлением республиканских войск. Вспоминая действия испанских подводников, снова и снова думаешь: “Как много было храбрости и решимости и как мало организованности и успехов”».

Из воспоминаний Египко и комментариев Кузнецова можно сделать несколько важных выводов:

1. На борту подводной лодки С-6 действительно было золото.
2. На корабле готовился или произошел мятеж с целью захвата этого золота. Этот мятеж был или предотвращен в зародыше, или подавлен силой.
3. Следы С-6, как впрочем, и С-2, искать бесполезно, так как первая затоплена где-то в океане, причем Египко пишет, что не знает даже координат места затопления (неужели командир, затапливая свой корабль, не попытается прикинуть хотя бы примерные координаты его гибели?). О дальнейшей судьбе С-2 Египко вообще многозначительно молчит.

Вице-адмирал Египко, как мы понимаем, не был до конца откровенен в своих мемуарах. Если вспомнить о его пенсионных откровениях своему однокашнику адмиралу Чабаненко, то причина умолчания о некоторых деталях его пребывания в Испании становится понятной.

Однако есть ли еще хоть какие-то свидетельства, подтверждающие факты, рассказанные Египко незадолго до смерти? Оказывается, есть!

Кронштадтская загадка

Сын небезызвестного Лаврентия Берии Серго не так давно выпустил в свет достаточно нашумевшую книгу «Мой отец Лаврентий Берия». В этой книге есть один весьма странный абзац, в отношении которого историки отечественного флота лишь недоуменно пожимают плечами, так как логического объяснения написанному у них нет. Абзац и в самом деле странный. Приведем его полностью:

«Примерно за месяц до начала боевых действий я вместе с отцом оказался в Кронштадте. О цели поездки отца я узнал позднее. На этой военно-морской базе я готов был увидеть что угодно, только не немецкую подводную лодку. На ее борту я не был, но хорошо помню, что стояла она у пирса под охраной. Лодку прикрывали тральщики, чтобы корабль не просматривался ни с моря, ни с берега. Вначале с командиром немецкой лодки беседовали мой отец и нарком Военно-морского флота Николай Герасимович Кузнецов. При этом присутствовал еще Лев Михайлович Галлер, в довоенные годы командующий Балтийским флотом, начальник Главного морского штаба, заместитель наркома ВМФ. Вторая встреча проходила у отца с немецким офицером с глазу на глаз. Командир лодки сообщил, что у него на борту боевой пакет (не знаю лишь, вскрывали его тогда или нет), который он вскрыет после начала боевых действий. Рассказал, что определены квадрат, куда он должен выйти в первые часы войны, и противник – корабли Военно-морского флота СССР, которые он будет торпедировать при встрече. Он же доложил отцу, что за день или за два до начала войны все немецкие суда уйдут из советских портов, а советские будут задержаны в портах Германии. Когда отец сообщил об этом Сталину, тот приказал никаких упреждающих мер не принимать... На следующий день мы отправились в Москву, и я до сих пор не знаю, что за всем этим стоит. Адмирал Кузнецов о заходе на нашу базу немецкой подводной лодки в своих мемуарах не обмолвился ни словом. Ничего впоследствии не доводилось мне слышать и о судьбе командира корабля, его экипажа. Такая странная история».

История и в самом деле странная, если не знать того, что уже известно нам. То, что юноша Сергей Берия вполне мог перепутать форму испанского морского офицера с формой немецкого, это вполне допустимо, тем более что, судя по справочнику «Джейн» за 1936–1938 годы, она была и в самом деле очень похожа.

Теперь представим, что в Кронштадт действительно заходила немецкая подводная лодка. Но зачем? Для того чтобы ее командир передал наркому НКВД какие-то бумаги? Но для этого вовсе не надо было заходить в советскую военно-морскую базу и рисковать секретностью. Достаточно было назначить точку встречи в море или в одной из многочисленных и абсолютно безлюдных финских шхер. Зачем было приглашать на эту встречу наркома ВМФ Кузнецова и адмирала Галлера? Если вопрос касался лишь передачи каких-то секретных бумаг по линии разведки, то они-то здесь при чем? Для чего надо было оцеплять гавань солдатами НКВД? Ведь это не только не способствовало сохранению секретности, но наоборот, возбуждало любопытство у кронштадтцев: для чего же это закрывают от посторонних глаз целую гавань? Наконец, доподлинно известно, что Лаврентий Павлович Берия не владел немецким языком. Его же сын Сергей пишет о том, что отец имел беседу с командиром неизвестной «немецкой» лодки «с глазу на глаз». Получается, что немецкий командир превосходно владел русским (или грузинским, что, впрочем, маловероятно) языком.

Любопытно, что, перечисляя должности адмирала Галлера, Серго Берия начинает это перечисление с должности командующего Балтийским флотом, которую Галлер занимал в середине 30-х годов. Последней должностью Галлера, которую указывает Серго Берия, была должность начальника Главного штаба ВМФ. Ее Галлер занимал с 1938-го по 1940 год, а с 1940 года до конца войны он являлся заместителем наркома ВМФ по вооружению. Таким образом, в воспоминаниях сына Берии имеется явное противоречие. Если верно то, что адмирал Галлер на момент прибытия неизвестной лодки являлся начальником Главного штаба ВМФ, как пишет Серго Берия, то это событие не могло произойти раньше 1938 года и позднее 1940 года. В данном случае присутствие Галлера на встрече подводной лодки не только объяснимо, но и вполне логично, так как он являлся вторым человеком в Наркомате ВМФ после наркома. Это и понятно, ведь уровень встречи командира подводной лодки был наркомовский! Не случайно наряду с наркомом НКВД там присутствовали нарком ВМФ (который, кстати, к беседе с командиром допущен не был!) и его первый заместитель – начальник Главного штаба ВМФ.

Сын Лаврентия Берии пишет, что встреча состоялась «примерно за месяц до начала боевых действий». Но каких именно боевых действий? Если имеется в виду Великая Отечественная война, то таинственная подводная лодка прибыла в Кронштадт в мае 1941 года, а если война с Финляндией, то осенью 1939 года. Второй вариант мне кажется более соответствующим истине.

Историю о некоем «секретном пакете», которую ему позднее рассказал отец, тоже легко можно объяснить. Думается, вряд ли Лаврентий Берия посвящал сына в самые большие секреты своих дел. Работа (тем более секретная!) есть работа, а семья есть семья. Кстати, присутствие сына наркома на встрече таинственной подводной лодки уже само по себе было серьезным нарушением режима секретности со стороны его отца.

Серго Берия пишет, что о «секретном пакете» он узнал значительно позднее. Судя по всему, на вопросы сына о таинственной лодке отец ответил уже после начала Великой Отечественной войны. Чтобы не рассказывать о том, что происходило в Кронштадте в действительности, отец и рассказал сыну «легенду» о некоем «секретном пакете».

Однако, если предположить, что сын Берии присутствовал на встрече в Кронштадте прорвавшейся из Испании С-6 (или С-2), тогда все сразу же встанет на свои места. Любой наисекретнейший пакет вполне можно передать и в открытом море, там же можно побеседовать «с глазу на глаз». Это будет способствовать сохранению тайны намного больше, чем оцепление войсками целой гавани. Но в открытом море крайне трудно перегружать золотой запас целого государства. Для этого действительно надо заходить в военно-морскую базу, прикрывать груженную золотом субмарину со стороны моря и оцеплять гавань войсками НКВД, пока будет идти разгрузка золота. Понятно и то, почему командир испанской субмарины беседовал с наркомом НКВД «с глазу на глаз». И Египко, и Берия говорили на русском языке, и никакие переводчики им, разумеется, нужны не были.

Понятно и присутствие на встрече подводной лодки Кузнецова. Во-первых, он сам только что вернулся из Испании и был достаточно осведомлен о деятельности там Египко. Документально известно, что именно Кузнецов курировал в Испании вывоз в СССР республиканского золотого запаса. В пользу этого говорит и совершенно фантастический карьерный рост Кузнецова после Испании. Моряков в Испании было много, но наркомом в течение каких-то полутора лет стал именно он. Даже на фоне событий 1937–1938 годов карьерный взлет Кузнецова весьма необычен. При этом, если почитать его воспоминания об Испании, сразу и не поймешь, что он там делал. Кузнецов числился советником, но что он мог советовать испанским морякам, когда сам до приезда в Испанию ни дня не воевал на море? Совсем иное дело, если он занимался перевозкой золотого запаса Испании. Это вполне логично, ведь перевозки могли осуществляться только морским путем. Вывоз золота – задание особой государственной важности, с которым Кузнецов, судя по всему, блестяще

справился.

Вот как сам Н. Г. Кузнецов характеризует собственные задачи в Испании в своей книге «На далеком меридиане»:

«В середине сентября я принял участие в походе флота на Север, что помогло мне войти в курс дела, а после возвращения я приступил к обязанностям главного морского советника. Я должен был вместе с командованием республиканского флота организовать операции по встрече транспортов и конвоированию их в Картахену. От успешной доставки и разгрузки прибывших самолетов, танков и пушек зависела боеспособность фронтов. Все действующие в это время на фронтах авиационные и танковые части получали вооружение через Картахену. Во время боевых операций я с разрешения своего начальства выходил в море как волонтер на крейсере “Либертад” или на каком-нибудь эсминце».

Если наша гипотеза верна, то тогда сразу становится понятной вся важность деятельности Кузнецова в Испании. Становится понятным и то, почему столь большим доверием проникся к Кузнецову и Сталин, вскоре назначивший его руководить всем ВМФ.

Кроме того, еще раз оценим обстановку в стране басков, когда Египко вышел в океан на С-6. На борту лодки было золото из банков северных провинций Испании, и, видимо, немалое. Любопытно отметить, что Египко вначале упоминает о желании анархистов захватить золото на борту С-6, а уже потом рассказывает, как это самое золото привезли. Они, анархисты, что, знали заранее, что к ним привезут золото? Командир не знал, а матросы знали!

Египко не пишет, куда все же делось находящееся на борту золото, которое заполнило всю его каюту. Не затопил же он в океане лодку с золотом на борту!

Наиболее вероятной представляется следующая картина. Когда обстановка на Северном фронте стала критической, все имевшееся у республиканцев Бильбао золото было погружено на С-6 и доставлено в Кронштадт. Переход не был сложен, так как мировой войны еще не было, а флот Франко не оперировал севернее Бильбао. Затем Египко возвращается во Францию и перегоняет в Кронштадт уже С-2, возможно, тоже с золотом. Одновременно его товарищ Бурмистров проделывает то же со своей лодкой.

Итак, Египко, судя по всему, доставил золото в Кронштадт. После выгрузки этого важного груза в Кронштадте двум наркомам, Кузнецову и Берии, предстояло решать немаловажный вопрос: что же теперь делать с самой подводной лодкой? Не отсылать же ее обратно в Испанию, к Франко!

Вводить в состав советского ВМФ испанскую «эску» тоже было нельзя, это вызвало бы громкий международный скандал. В то же время уничтожать новейшую субмарину в условиях близкой мировой войны было бы преступлением перед своим государством. Сложившаяся ситуация сама подсказывала единственно возможное решение. Оно могло быть только таким – подводную лодку сохранить, но так, чтобы о ней никто не знал. Лучшего варианта, как передать ее в подчинение ГРУ (или НКВД), в данной ситуации не существовало.

Эти странные испанские субмарины

А теперь ознакомимся с тактико-техническими данными испанских подводных лодок того времени. Это поможет нам в непростом расследовании.

В 30-х годах ВМФ Испании имел 11 субмарин двух типов: пять более старых (постройки начала 20-х годов) и меньших по водоизмещению подводных лодок типа «В» и шесть более современных и крупных по водоизмещению, типа «С».

Общие тактико-технические данные наиболее интересных для нас подводных лодок типа «С» выглядели следующим образом: надводное водоизмещение составляло 915 тонн, подводное – 1290 тонн, полная скорость надводного хода – 20, 7 узла, подводного 13, 7 узла. Ход лодке типа «С» обеспечивали два шестицилиндровых дизеля «Виккерс дизель энджинэс» и электромоторы. Вооружение составляли шесть торпедных аппаратов диаметром 21 дюйм (4 в носу и 2 в корме). Экипаж субмарины типа «С» насчитывал 40 человек. Обе подводные лодки, которыми довелось командовать Египко, были построены в Картахене: С-2 – в 1928 году, С-6 – в 1929 году.

Вообще даже в официальной истории об испанских подводных лодках типа «С» много непонятного. Испанские источники почему-то чуть ли не преднамеренно запутывают историю с «эсками». По одним данным, после победы Франко франкистам достались две целые подводные лодки – С-2 и С-4, а также поврежденная С-1. При этом все они якобы полностью исчерпали свою боеспособность, но тем не менее были официально включены в состав флота. Здесь очень много непонятного. Спустя некоторое время С-4 вдруг исчезает – так же внезапно, как и появляется. Одна из официальных версий ее исчезновения, что «четверка» погибла в районе Балеарских островов при столкновении с эсминцем «Лепанто». С-2 вроде бы и существовала, но в боевой состав флота почему-то не входила. По одной из версий, она являлась судном-целью. В это не слишком верится, так как Испания после гражданской войны была не столь богата, чтобы новейшую подводную лодку так просто списывать из боевого состава. Все эти недомолвки вокруг «эсок» кажутся весьма странными, словно кто-то специально запутывал их историю, менял тактические номера, то есть делал все возможное, чтобы разобраться в судьбе испанских «эсок» было невозможно. Могли ли в этом деянии взаимодействовать спецслужбы

СССР и Испании? При всей, казалось бы, внешней невероятности данного соглашения в этом нет ничего невероятного. Большая политика на 90 % скрыта от глаз непосвященных. А потому спецслужбы СССР и франкистской Испании вполне могли договориться о сокрытии правды относительно подводных лодках типа «С» в обмен на какие-то важные для Испании услуги. За примерами подобных тайных соглашений далеко ходить не надо, стоит только вспомнить интенсивное сотрудничество НКВД и немецкого гестапо в предвоенные годы.

Есть еще некая информация, что С-6 испанцы впоследствии в обстановке секретности подняли со дна океана, но после этого сразу же сдали на слом. Здесь тоже все выглядит странно. Во-первых, Египто официально доложил, что затопил свою подводную лодку в открытом океане на большой глубине, а глубины в указанном районе от 300 до 800 метров. Техники для поднятия затонувших кораблей с таких глубин тогда у Испании быть не могло. И сейчас подъем кораблей с глубин в несколько сот метров представляет собой весьма непростую задачу. Напомним, что АПРК «Курск» поднимали всего с глубины 108 метров, и то на это ушли полтора года подготовки, миллионы долларов и новейшая техника. Что уж говорить об Испании, обессиленной трехлетней гражданской войной! Никакой субмарины испанцы в указанном месте, скорее всего, так и не нашли. Но сам факт того, что испанцы почему-то упорно искали С-6, говорит сам за себя. Искали они, разумеется, не просто так, а потому, что точно знали – «шестерка» исчезла, имея на борту большую часть золотого запаса страны. Но ничего так и не нашли.

Судьбами испанских субмарин в свое время занимались известные отечественные историки П. Боженко и К. Стрельбицкий, но и они отмечали, что в данном вопросе куда больше вопросов, чем ответов...

Из воспоминаний Н. Г. Кузнецова:

«Подводные лодки типа “С”... не оказали существенного влияния на ход войны, хотя возможности для этого были. Действовали лодки главным образом на Севере. Сначала там базировались две лодки – С-5 и С-2. С-5 под командованием Р. Вердиа атаковала линкор, после чего лодка встала на ремонт, а ее командир погиб. Вскоре после этого на Север было направлено пополнение из двух лодок, С-4 и С-6. В момент прихода на Север эскадры в Бильбао была только лодка С-2, которая готовилась к операциям. Как правило, подводные лодки действовали самоотверженно, но почти все их героические усилия пропали даром».

Думается, что здесь будущий нарком ВМФ многого недоговорил. Судя по всему, именно героические усилия подводных лодок типа «С» не

пропали даром, по крайней мере для СССР.

Особенностью обоих типов испанских субмарин был огромный радиус боевых действий. Если относительно небольшие (в 600 тонн) лодки типа «В» могли совершать переходы в восемь тысяч миль со скоростью 10 узлов, то более крупные океанские подводные лодки типа «С» могли уже совершать трансатлантические переходы в 12 тысяч миль. Для субмарин 30-х годов это очень и очень много. Отметим, что тогда ни в одном другом государстве мира не было подводных лодок с такой дальностью плавания. Но для чего испанцам нужны были такие лодки?

Уроки неудачной войны на исходе XIX века с США за Кубу и Филиппины не прошли для испанских адмиралов даром. И хотя к 30-м годам XX века заморских колоний у Испании почти не осталось, старые имперские амбиции заставляли создавать флот, который мог бы действовать в весьма отдаленных от метрополии районах океана.

Помимо этого, отметим еще одну особенность испанских субмарин. Проекты подводных лодок типа «В» и подводных лодок типа «С» разрабатывались немецкими конструкторами. Дело в том, что после поражения в Первой мировой войне Германии было запрещено иметь собственные подводные силы. И это при том, что к концу войны германские субмарины считались самыми совершенными в мире. Разумеется, конструкторы лучших в мире лодок не остались без работы. Чтобы обойти условия Версальского мира, немецкие конструкторы были перевезены в Испанию, где они открыли частное конструкторское бюро. Именно это КБ и проектировало в 20-х годах лодки типа «В» и «С», которые считались на момент спуска одними из лучших в мире да и к 40-м годам не утратили своих достоинств. При этом и по внешнему виду, и по внутренней компоновке испанские субмарины являлись прямыми продолжателями немецких подводных лодок Первой мировой и предшественницами немецких субмарин Второй мировой.

Разумеется, оставить подводную лодку типа «С» для выполнения секретных миссий в обстановке надвигающейся новой мировой войны было крайне соблазнительно. Во-первых, официально эта лодка давным-давно была затоплена в Атлантическом океане и ее как бы вообще не существовало. Во-вторых, лодки типа «С» имели огромный радиус действий, и поэтому субмарина Египко, как никакая другая, могла быть использована для дальних разведывательно-диверсионных походов. В-третьих, никто никогда не смог бы доказать, что официально не существующая испанская субмарина принадлежит СССР, так как никакой советской маркировки ни на одном из механизмов не было. Вспомним, как

описывал механизмы С-2 Египко:

«Сама лодка по конструкции была “интернациональной”. Главное оружие корабля, итальянские торпеды, давно не проверялось, перископы были английскими, двигатели и гирокомпас – немецкими».

Для разведывательной субмарины это было как раз то, что надо! Попробуй-ка определи, кому принадлежит данная подводная лодка, когда на ней есть механизмы со всей Европы, но нет даже заклепки из СССР!

Для сохранения секретности при дальнейшей эксплуатации испанской субмарины в обязательном порядке должно было соблюдаться важнейшее условие – лодка должна была быть подчинена не военно-морскому флоту, а одной из спецслужб государства. Комплектоваться, снабжаться и базироваться она должна была обязательно отдельно ото всех. Наименьшей проблемой из существовавших была комплектация личного состава. В период массовых репрессий исключить из состава ВМФ нескольких опытных моряков-подводников, официально объявив им по «10 лет без права переписки», особого труда не составляло. Что касается организации снабжения и базирования подводной лодки, это было достаточно сложно. Однако игра стоила свеч.

Где в точности базировалась самая секретная субмарина (или секретные субмарины) Страны Советов, неизвестно. Возможно, на Балтике, хотя при скученности кораблей в период 1942–1944 годов сохранить существование лодки в тайне было крайне сложно. Возможно, на Севере, в одной из бухт Кольского полуострова. Вспомним, что еще в 1940 году в Западной Лице, в бухте Большая Лопатка, существовала немецкая база «Норд». Там имелись и соответствующая береговая инфраструктура и причалы, специально приспособленные для базирования подводных лодок. Любопытно, что официально корабли Северного флота в годы войны там не базировались. И хотя бои с немцами шли недалеко от Северной Лицы, бухты все время находились в наших руках.

Итак, появление субмарины Египко с грузом золота в Кронштадте имеет под собой высокую степень достоверности. Но был ли Египко тем единственным, кто, рискуя жизнью, вывозил под водой в СССР испанское золото?

Таинственный подводник Бурмистров

Познакомимся поближе еще с одним из командиров подводных лодок, получивших за Испанию звание Героя Советского Союза, И. А. Бурмистровым. Начнем с того, что сама посылка его в Испанию уже не была случайностью. Основания для того, чтобы послать именно Бурмистрова, были у руководителей СССР весьма основательные. Дело в том, что в 1936 году, командуя подводной лодкой А-2, Бурмистров установил рекорд автономности для лодок этого проекта, превысив нормы автономного пребывания вдвое! Это значило, что он умеет выжимать из своей подводной лодки все возможное, а при необходимости совершать длительный океанский переход на грани невозможного. Именно по этому принципу отбирался в Испанию знаменитый рекордсмен автономных плаваний Египко. По этому же принципу отобрали и Бурмистрова. Итак, оба отобранных командира лодок были известны именно как асы автономного плавания, способные значительно превысить все нормы пребывания в море. Но почему в критерий отбора командиров лодок был положен именно этот факт их подводной службы? Мало ли было в советском ВМФ других грамотных командиров, мастеров торпедных атак. Но мастера торпедных атак руководителей советского государства в данном случае не заинтересовали, а заинтересовали те, кто умел вдвое превышать нормы нахождения подводных лодок в море. Согласитесь, критерий отбора несколько странный для отправляющихся на театр боевых действий, где расстояния между базами исчисляются несколькими сотнями миль и никаких дальних переходов вроде бы не планируется.

С определенной долей осторожности можно предположить, что вариант вывоза испанского золота планировался еще до отправки Египко и Бурмистрова в Испанию.

В личном деле И. А. Бурмистрова, хранящемся в Центральном военноморском архиве, есть интересные записи. В юности Бурмистров воевал в составе частей особого назначения (ЧОН), которые замыкались на ЧК и ОГПУ. Это доказывало его личную преданность спецслужбам, проверенную в боевой обстановке.

В наградных листах подводника записано, что орден Красного Знамени он получил в феврале 1937 года «за мужество и отвагу, проявленные при выполнении интернационального долга в Испании». С орденом Красного Знамени все ясно и понятно – его дали за Испанию.

Однако в отношении следующей награды такой ясности нет. Звание Героя Советского Союза капитану 3-го ранга И. А. Бурмистрову было присвоено «за мужество и героизм, проявленные при выполнении специального задания командования». В наградном листе нет ни слова об Испании, зато говорится о некоем специальном задании. Что это было за спецзадание, за которое Бурмистров стал Героем Советского Союза, причем, заметим, самым первым из советских подводников? При этом данное специальное задание, судя по наградному листу, никак не связано напрямую с выполнением интернационального долга в Испании.

Вот что пишет о боевом пути в Испании Бурмистрова Н. Г. Кузнецов:

«Желая помочь испанским товарищам, я попросил свое начальство направить в Испанию нескольких опытных подводников. Приблизительно в феврале 1937 года в Картахену прибыл И. А. Бурмистров. Ему и было поручено выяснить причину неудачных действий лодок и, если потребуется, взять на себя командование одной из них. В Картахене тогда находились две подводные лодки. Вот на них-то, засучив рукава, и начал трудиться наш доброволец-подводник. Сначала он возмущался порядками на лодках и говорил, что “при таком содержании материальной части можно затонуть и в гавани”, но это не было для нас новостью, и ему пришлось делать все возможное при существующем положении дел. Я предложил ему выбрать любую лодку и готовиться к боевой операции. Тем более что крейсер “Канариас” тогда уже частенько выходил из Гибралтара в Средиземное море и даже иногда базировался на Пальму, на острове Мальорка. Не помню, сколько времени ушло на подготовку лодки, но в назначенный день и час лодка С-1 под командованием Бурмистрова вышла в направлении Балеарских островов. Она должна была атаковать противника у входа в Пальму. Несколько дней спустя лодка вернулась в базу, и командир рассказал следующее: лодка удачно выбрала место для наблюдения за крейсером противника, но уже на следующий день обнаружила, что над ней постоянно висит самолет-разведчик, а затем появились бомбардировщики и начали ее беспокоить, сбрасывая свой смертоносный груз. Командир попытался маневрировать и, уйдя на глубину, сменить позицию, но повторилось то же самое. После осмотра Бурмистров заметил, что за лодкой тянется масляный след, по которому ее и находят самолеты. К этому времени за лодкой уже была организована серьезная охота. Ничего не оставалось, как возвращаться. “Пробовал я уходить на глубину, – объяснял командир, – но и это не помогло”. Да и понятно, если лодка оставляет масляный след, то он обязательно всплывет на поверхность, и такая мера, как погружение на большую глубину, не

поможет. Вернувшись, лодка встала на ремонт, занимаясь одновременно боевой подготовкой.

Спустя некоторое время Бурмистров получил более сложную и ответственную задачу: пройти через Гибралтар, найти и атаковать противника в северных водах и у его базы Эль-Ферроль. Лодка дважды прошла через Гибралтар в погруженном состоянии, но успехами похвастаться не могла. Материальная часть действовала плохо. Один за другим механизмы выходили из строя, и лодку пришлось вернуть в Картахену. Нужно отметить, что наши добровольцы-подводники оказывались в более тяжелых условиях, чем те, кто воевал на надводных кораблях. На подводных лодках они выступали в роли командиров, а не советников, не зная как следует иностранной техники, и вынуждены были часто командовать через переводчика, пока не осваивали десяток-другой самых необходимых команд».

Отметим, что нигде и никогда не писалось, за что же конкретно получил Золотую Звезду Бурмистров. Упоминание о некоей «спецоперации» сохранилось только в его личном деле, до самого последнего времени хранившемся под грифом «совершенно секретно». Что это была за спецоперация? Скорее всего, Бурмистров, как и его товарищ Египко, перегнал свою С-1 в Кронштадт, а не затопил океане, причем перегнал не порожняком, а с остатками испанского золотого запаса.

Но и это не последняя тайна в судьбе подводника Бурмистрова! После возвращения из Испании Бурмистров пребывает, прямо скажем, на странных должностях. До 1946 года этот первоклассный подводник занимает третьестепенные должности командиров дивизионов строящихся и ремонтируемых подводных лодок на Балтике. И это при жутких потерях в подплаве и острейшей нехватке опытных командных кадров! Неужели Бурмистров оказался дутым героем? В это верится с трудом. А может, именно в этих назначениях мы нащупали то, что ищем? Может, под ничего не значащими обозначениями дивизиона строящихся и ремонтируемых подводных лодок скрывается нечто иное? Проанализируем прохождение службы Бурмистрова после возвращения из Испании:

- август 1938-го – февраль 1941 года – командование бригадой подводных лодок;

- февраль – октябрь 1941 года – командование отдельным дивизионом строящихся и капитально ремонтируемых подводных лодок;

- июнь 1941 года – апрель 1942 года – эвакуация недостроенных кораблей на Черном море, командование Феодосийским и Геленджикским портами;

- 1943 год – учеба в академии, в это время ранен в ногу (?!);
- март 1945 года – март 1946 года – командование дивизионом строящихся и ремонтируемых подводных лодок;
- 1946–1947 годы – преподавание в ВВМУ имени М. В. Фрунзе;
- 1947–1948 годы – преподавание в Тихоокеанском ВВМУ.

Итак, по авторской версии, опытнейший ас подводного флота Бурмистров, как и его соратник Египко, вовсе не прозябал в годы Великой Отечественной войны на вторых ролях, как может показаться после поверхностного ознакомления с его послужным списком. Наоборот, оба они (и Египко, и Бурмистров) были использованы по максимуму, с учетом их богатейшего опыта, как подводники и руководители секретных спецопераций.

Что касается Бурмистрова, то по возвращении из Испании он возглавил особый дивизион, в который должны были войти строящиеся специальные подводные лодки на Черном море. С началом войны он уводит эти недостроенные лодки (или лодку) в порты Кавказа. После этого опытный подводник некоторое время командует черноморскими портами – вначале Феодосией, а после ее оставления нашими войсками Геленджиком. Впрочем, руководство портами длится всего несколько месяцев. Должности эти временные, и на них Бурмистров долго не задерживается. А затем начинается самое интересное! Бурмистрова вдруг определяют на учебу в академию. Опытнейшего подводника в самый разгар войны посылают учиться! Чему и кто мог учить Бурмистрова в академии? Тактику использования подводных лодок, не говоря уже об уникальном командирском опыте, он знал лучше любых преподавателей. Скорее всего, «поступление в академию» было очередной легендой. В то время никакой шпион не смог бы в точности проследить, является ли тот или иной офицер слушателем Военно-морской академии или нет. В годы войны Военно-морская академия все время куда-то переезжала: вначале из Ленинграда в Астрахань, потом из Астрахани в Ташкент, а затем из Ташкента обратно в Ленинград. Переезд профессорского-преподавательского состава, слушателей, их семей, весьма солидной учебной базы занимал долгие месяцы, при этом эшелоны с людьми и имуществом растягивались на тысячи километров. В таких условиях отследить, где находится тот или иной слушатель, было невозможно. Легенда учебы в академии в период ее многомесячных переездов по необъятным просторам страны настолько хороша, что лучше и придумать было невозможно!

Но и это еще не все! Именно в то время, когда, судя по личному делу, Бурмистров успешно учится в академии, он вдруг получает серьезное

ранение. Причем в личном деле указывается, что ранение именно боевое, а не полученное по неосторожности или по каким-то другим причинам. При этом не указано, где конкретно и при каких обстоятельствах боевое ранение было получено. Это тоже весьма странно и не типично для личных дел того периода. Можно предположить, что Бурмистров выполнял какое-то очередное спецзадание, в ходе которого и был ранен. Это косвенно подтверждается и награждением Бурмистрова именно в 1944 году (в это время он, по документам, все еще учится в академии!) вторым орденом Красного Знамени. Но ведь не за успехи в учебе он был награжден боевым орденом!

На последнем этапе войны Бурмистров снова находится в должности командира особого дивизиона. Затем, по-видимому, он занимался организационными вопросами специальных подводных операций в Ленинграде, хотя числился преподавателем в ВММУ имени М. В. Фрунзе (впрочем, ряд лекций он мог и действительно там читать). Затем Бурмистрова назначают руководителем подводных спецопераций на Дальнем Востоке. Преподавание в Тихоокеанском высшем военно-морской училище – тоже не что иное, как очередное прикрытие основной деятельности. Такое прохождение службы для первого подводного аса Страны Советов гораздо логичнее, чем его прозябание в бесконечных тяжбах с заводскими службами на должности заурядного комдива ремонтируемых субмарин, а затем служба в училищах в ранге заурядного преподавателя.

Одиссея золотых дублонов

Итак, мы выяснили, что в конце 1930-х годов советские подводники вполне были готовы к проведению специальных операций. Теперь нелишне было бы выяснить и то, какое именно золото перевозил из Испании на своей подводной лодке Египко, а возможно, и не он один.

Исследователь темы испанского золота Еремей Парнов пишет:

«К 30-м годам XX века Испания потеряла свои заокеанские территории, превратившись в третьестепенную державу, но золотой ее запас считался четвертым по величине в мире. Золотые и серебряные слитки и монеты составляли колоссальную по тем временам сумму в 2 миллиарда 367 миллионов песет, или в пересчете – 788 миллионов долларов. По сегодняшнему курсу это равно примерно 40 миллиардам долларов...»

Золотой запас Испании состоял из золота исчезнувших цивилизаций ацтеков, инков, сокровищ священной инквизиции, присвоившей имущество сожженных еретиков.

Достоверно об испанском золоте известно следующее. В середине сентября 1936 года войска генерала Франко, тесня республиканцев, оказались на подступах к Мадриду. Республиканское правительство уполномочило своего премьера Ларго Кабальеро и министра финансов Негрина перевезти банковские активы в безопасное место.

Вот что пишет об этом Еремей Парнов:

«Золотые слитки были тщательно упакованы в ящики и специальным поездом переправлены в Картахену. Там их спрятали в огромной пещере, вырубленной в горе над портом. Вся операция проводилась в секрете. Лишь резидент НКВД Александр Орлов был посвящен в тонкости мероприятий республиканского правительства. К тому времени НКВД распоряжалось в Испании, как в своей вотчине: обыденным фактом были аресты и ликвидация неугодных Кремлю деятелей, с широким размахом велись чистки среди гражданских чиновников и в рядах интернациональных бригад, сражавшихся против полков Франко. Отобранные у добровольцев из разных стран паспорта поступали в распоряжение ИНО – иностранного отдела НКВД, чья агентура активно действовала буквально по всему миру.

В такой обстановке в голове Сталина родился хитроумный план, который преследовал одну цель: заполучить испанское золото под предлогом обеспечения “бескорыстной интернациональной помощи”.

Ежов, сменивший Ягоду на посту наркома внутренних дел, получил на сей счет соответствующие жесткие инструкции.

В середине октября воинские части Франко, усиленные помощью Гитлера, взяли крупный город Толедо. Премьеру Кабальеро не оставалось ничего иного, как принять предложение Москвы – вывезти золотой запас страны на временное хранение в СССР. Ответственность за транспортировку сокровищ Сталин лично возложил на Орлова, фактически выполнявшего роль наместника Кремля. Мадрид в те дни все еще находился в руках республиканцев, однако правительство готовилось покинуть столицу. Именно в этот напряженный момент в отель “Гейлорд”, где располагалась резидентура НКВД, поступила совершенно секретная телеграмма Ежова: “Передаю вам личный приказ Хозяина”, – сообщалось в самом начале, что значило – сообщение предназначалось только Орлову. Забрав текст у радиста, он сам тут же принялся за расшифровку депеши. В ней говорилось: “Вместе с нашим послом Розенбергом договоритесь с главой испанского правительства Кабальеро об отправке испанских золотых запасов в Советский Союз. Используйте для этой цели советский пароход. Операция должна проводиться в обстановке абсолютной секретности. Если испанцы потребуют расписку в получении груза, откажитесь это делать. Повторяю: откажитесь подписывать что-либо и скажите, что формальная расписка будет выдана в Москве Государственным банком. Назначаю вас ответственным за эту операцию. Розенберг проинформирован соответственно”. И подпись – Иван Васильевич.

Столь необычным псевдонимом пользовался в самых важных случаях Сталин. И в данной ситуации “Иван Васильевич” указывал на исключительный характер поручения. Для Орлова само имя Ивана Грозного, которого вождь называл своим учителем, прозвучало недвусмысленным предупреждением: “Ответишь головой”.

В переговорах с испанцами советский посол держался на заднем плане. Инициативой полностью завладел Орлов. Он сразу же отверг предложение министра финансов революционной Испании поручить перевозку войскам (в столь сложном деле резидент мог полагаться только на своих людей). Тут же была придумана и легенда, будто золото вывозится на хранение в Англию или Америку. Скрепя сердце Негрин согласился выдать документ, согласно которому, Орлов являлся представителем одного из наиболее респектабельных лондонских банков. Отныне он становился мистером Блэкстоуном. Так с самого первого момента стали замечаться следы.

На другой день Орлов вылетел в Картахену. В пути его самолет был атакован немецким истребителем из отряда “Кондор”. Резидент чудом избежал гибели – пилот совершил вынужденную посадку, и до места пришлось добираться на машине.

Орлов знал, что подводные лодки фашистской Италии останавливают и обыскивают суда под советским флагом, и не хотел рисковать. Он решил рассредоточить драгоценный груз на нескольких пароходах. Но даже военно-морскому атташе Кузнецову, будущему наркому флота, нельзя было доверить тайну операции. В придуманной для него легенде говорилось о “никелевой руде”, якобы срочно необходимой для изготовления оружейной стали. Кузнецов сумел договориться с командиром Картахенской военной базы, и тот выделил для охраны груза матросов-подводников. Несколько суток они отсиживались в пещере, убивая время игрой в карты. Расплачивались фисташками. А рядом лежали тонны золота и серебра!

В порту Картахены в лихорадочном темпе шла разгрузка советских кораблей, доставивших самолеты, танки и боеприпасы. Почти непрерывно порт бомбили немецкие юнкерсы. В любую минуту мог произойти взрыв, тем более ужасный, что в соседних гротах хранились ящики с динамитом. О том, чтобы переправить золото при дневном свете, да еще и уложить в освободившиеся трюмы, нечего было и думать. Двигаться же по крутым и извилистым горным дорогам в ночной тьме даже с выключенными фарами, чуть ли не на ощупь, тоже сулило мало приятного, но выбирать не приходилось.

Вести грузовики довелось переодетым в испанские мундиры танкистам РККА. Для пущей надежности автоколонну возглавил комиссар НКВД.

Пещера с сокровищами произвела на Орлова неизгладимое впечатление: “Я остановился у входа в пещеру. Передо мной были деревянные двери, встроенные в склон горы. При тусклом электрическом освещении я увидел, что пещера забита тысячами аккуратных деревянных ящичков одинакового размера и тысячами мешков, уложенных друг на друга. В ящиках находилось золото, а в мешках были серебряные монеты... Это было сокровище Испании, накопленное за века. Вся сцена внушала суеверный страх: странная атмосфера пещеры, тусклое освещение и зыбкие тени...»

Суеверие явно упомянуто ради красного словца. Истинная причина беспокойства заключалась в ином: одна-единственная авиабомба превратила бы в пыль несметные богатства католических королей – сверкающие слитки высочайшей пробы, золотые песеты, луидоры,

пистолы, английские гиней... Всего Орлов насчитал 7900 ящичков. На целую сотню больше, чем это значилось в испанских бумагах. Хорошо, что не меньше, ведь Сталин запросто мог обвинить своего агента в присвоении нескольких тонн драгоценного металла. При одной мысли об этом охватывал ужас, причём далеко не суеверного и отнюдь не мистического свойства.

На перевозку груза к причалу понадобилось три ночи. Не все шло гладко: несколько грузовиков заблудилось в дорожной тьме, одна машина перевернулась.

Когда последний ящик опустили в трюм, начальник испанского казначейства попросил дать расписку.

– Только после окончательного подсчета в Москве! – отрезал Орлов.

Впоследствии он вспоминал, что испытал «острое чувство стыда». Только вряд ли такое было присуще высокопоставленному профессионалу чекистской выучки.

Наконец все четыре корабля, сменив названия, благополучно вышли в море. Только теперь резидент мог сообщить Центру об отправке.

В отдельной шифровке на имя Ежова он уведомил, что в целях конспирации слово «золото» заменено на «металл».

– О каком металле вы говорите? – последовал мгновенный отклик.

Рассудив, что на посту наркома сидит какой-то идиот, Орлов телеграфировал, не глядя на субординацию: «Смотрите мою предыдущую телеграмму. Пожалуйста, сообщите о моей телеграмме Ивану Васильевичу».

На переход через Средиземное море судам понадобилось семь дней. Все это время соблюдалось полное радиомолчание. 6 ноября, в канун праздника, караван прибыл в Одессу. Специальный бронепоезд уже стоял под парами. Разгрузка проходила ночью в сверхударном темпе. Охрана сплошь состояла из вооруженных до зубов чекистов, причём только командирского звена. Их собрались больше 1000! Каждый следил за каждым. Заместитель наркома внутренних дел Украины готовился лично отпрапортовать Ежову о завершении операции.

Ивану Васильевичу оставалось лишь довольно потирать руки. Испанскими золотыми брусками можно было устлать всю Красную площадь! Отличный подарок к Октябрьским торжествам!

Вождь поблагодарил своего «железного наркома» за успешно выполненную работу и поздравил его с праздником. Ежов, в свою очередь, ознакомился с досье резидента в Испании и даже записал в рабочем блокноте: «Орлова следует обязательно представить к награде».

И «награды нашли героев». Почти все, так или иначе причастные к «золотой эпопее», встретили смерть в расстрельных подвалах Лубянки: нарком Ежов, посол Розенберг и многие другие. Избежать сталинской «благодарности» удалось одному лишь Орлову. Тайно покинув вместе с семьей Мадрид, он перебрался в Канаду, а потом в США.

«Это была опасная игра, – вспоминал он впоследствии. – Я понимал, что кремлевские террористы уже в пути, чтобы отыскать и ликвидировать меня... Я написал письма Сталину и начальнику НКВД Ежову, предупреждая, что, если они попытаются отыгаться на моей матери или теще или если им удастся убить меня, мой адвокат опубликует все известные мне сведения о преступлениях Сталина...»

Угроза подействовала. Новый нарком, Берия приказал прекратить дальнейший розыск отчаянного «невозвращенца».

Испанское правительство неоднократно поднимало вопрос о вывезенных банковских активах. Но золото в Испанию так и не вернулось. По свидетельству бывшего начальника отдела спецопераций, генерал-лейтенанта госбезопасности Павла Судоплатова, «было принято решение в 1960-е годы компенсировать испанским властям утраченный золотой запас поставкой нефти по клиринговым ценам».

А вот мнение о судьбе испанского золота кандидата исторических наук Ю. Рыбалкина:

«Военная помощь Советского Союза республиканской Испании в 1936–1939 годах в документах Народного комиссариата обороны СССР кодировалась как “Операция X”.

Среди основных направлений военной помощи Советского Союза республиканской Испании в 1936–1939 годах можно выделить: военно-техническую помощь; деятельность советских военных советников и специалистов в создании вооруженных сил Республики, разработке операции Народной армии и флота; подготовку специалистов для НА; непосредственное участие в боевых действиях советских добровольцев.

Военно-техническая помощь Советского Союза заключалась в обеспечении армии и флота военной техникой, оружием, боеприпасами, организацией сборки, ремонта и выпуска их на предприятиях Испании.

СССР поставил республиканской Испании современную по тому времени технику и вооружение...

Порядок доставки военных грузов был четко спланирован и отлажен. Это позволило на морских транспортах – «играках» (как они кодировались) в сложных условиях блокады, удаленности объекта до 3,5 тысячи километров и других неблагоприятных факторах доставить в порты

республики до 500 тысяч тонн вооружений, боеприпасов и других материалов, а также сотни добровольцев и военных специалистов.

Для многих в 30-е годы было загадкой: как такое количество техники и оружия доставляется в Испанию? Говорили, что перевозится оно специальными морскими средствами и подводными лодками, а у советского Военно-морского флота существуют тайные базы в Средиземном море.

В действительности это было не так. Транспортировка грузов осуществлялась под руководством упоминавшегося отделения «Х». Специальные группы в морских портах отправления занимались приемкой приходящих грузов со складов НКО. Погрузочные команды формировались исключительно из краснофлотцев военно-морских баз, а обеспечение погрузочных работ буксирами, катерами, плавучими кранами и различными подсобными материалами возлагалось на начальника соответствующего порта.

Он же организовывал охрану всей территории, где проводились погрузочные работы. Центральной проблемой было обеспечение оперативной маскировки. В этих целях на вагонах делалась надпись «Владивосток», а через агентуру распространялась версия о направлении грузов на Дальний Восток. Действительный характер специальной командировки в пункты разгрузки сообщался советским специалистам и морякам в самый последний момент, перед отходом судов. Каждый «игрек» имел тщательно разработанный маршрут следования и план дезинформации противника. При подходе к зоне блокады на кораблях тушились огни, менялись флаги, изменялись силуэты, названия, окраска, сопроводительные документы. Опасные районы суда проходили, как правило, ночью. Маскировались и команды. Так, на одном из судов вахтенные надевали тропические шлемы, на другом часть команды была переодета туристами, разгуливающими по палубе.

Сначала транспортировка осуществлялась через советские черноморские порты (Одесса, Севастополь, Феодосия, Керчь). Далее – Дарданеллы, Мраморное и Средиземное моря. В Средиземном море маршруты «игреков» проходили южнее обычных торговых путей (южнее острова Мальта), в направлении к мысу Бон и от него – вдоль африканского побережья. У берегов Алжира, каждый раз в новой точке, суда брали курс на Картахену. С проходом Дарданелл транспорты обычно заходили в какой-либо архипелаг греческих островов, где задерживались на одни-двое суток для окончательной перекраски и маскировки. Далее они уже шли под другим флагом и названием.

После того как усилилась блокада и активизировались действия противника на морских коммуникациях, грузы стали отправлять из северных портов (Ленинград, Мурманск) морем до Гавра или Шербура, а оттуда – по железной дороге через Францию. Путь из Ленинграда через Балтику был более трудным из-за необходимости следования Бельтами или Зундом (Кильским каналом для специальных перевозок не пользовались). Из Мурманска переход Баренцевым и Северным морями осложнялся по причине частых штормов. Кроме того, на Севере испанцы располагали чрезвычайно небольшим числом торговых судов, к тому же малого водоизмещения, что также технически осложняло осуществление рейсов.

С сентября 1937 года фалангисты активизировали боевые действия на море, потопили несколько республиканских судов с невоенными грузами. После этого каждое судно, убывающее из СССР в специальный рейс, стало вооружаться...

У берегов Испании безопасность «игреков» обеспечивал уже военно-морской флот республиканцев. Особенно тщательно готовились и согласовывались с Москвой расчеты рейсов и организация встречи судов республиканским флотом. За два дня до подхода к меридиану Алжира советский военно-морской советник в Картахене получал уведомление, где на определенный момент находится идущее в Испанию судно. Одновременно ему сообщались флаг, название корабля и фамилия советского морского специалиста («шефа»), который возглавлял рейс. Отдельной телеграммой состав грузов сообщался и старшему военно-морскому советнику, после чего он организовывал встречу очередного «игрека». Для этого, если требовалось, в море выходила та часть республиканского флота, которая находилась к этому времени в Картахене. Встреча обычно происходила в 60–80 милях юго-восточнее Картахены, откуда транспорт шел уже в сопровождении испанских военных судов. По словам советского военно-морского атташе и старшего военно-морского советника в Испании Н. Кузнецова, конвоировать транспорты с грузами, заботиться о том, чтобы в пути на них не напал противник и они смогли доставить военное снаряжение, продовольствие, – вот что стало главной задачей республиканского флота. Н. Кузнецову принадлежит особая заслуга в разработке переходов транспортов. Обнаруженные в Российском государственном военном архиве Соображения по проведению операций «игреками» и подписанные «Лепанто» (псевдоним Н. Кузнецова. – В. III.) подтверждают этот вывод.

Первым судном, прибывшим в Картахену с советским оружием, был испанский пароход «Комнэчин». Он доставил 4 октября 1936 года из

Феодосии шесть английских гаубиц и шесть тысяч снарядов к ним, 240 немецких гранатометов (100 тысяч гранат), 20 тысяч 350 винтовок (16,5 миллиона патронов). Следующим был советский теплоход «Комсомол», пребывавший в Картахену спустя восемь дней с 50 танками на борту.

В течение сентября – ноября 1936 года было отправлено в Испанию 17 транспортов, из них 10 были советскими («Комсомол», «Старый большевик» и др.). Благодаря умелой организации перевозок все 17 судов со спецгрузами благополучно дошли до портов назначения.

В последующие месяцы войны более 25 судов СССР, Испании и других стран продолжали перевозить оружие и технику для республики.

С сентября 1936 года по май 1937 года отделением «Х» разведуправления было организовано 30 рейсов со спецгрузами в республиканскую Испанию, из них 24 – из черноморских портов в Картахену, 2 – из Ленинграда в порты Испании, 3 – из «третьих стран».

Из-за удаленности испанских портов, блокады ее берегов националистами, флотами Германии и Италии приходилось считаться с возможными потерями. Только с июля 1936 года по 1937 год в испанских водах и примыкающих к ним районах было потоплено 125 судов, в том числе 48 английских и 9 французских. На этом фоне потери советских судов выглядят ничтожными: потоплено три судна и столько же захвачено националистами, причем все они следовали без военных грузов и под советским флагом. В соответствии с архивными документами лишь один из «игреков» не дошел до Картахены: поврежденный авиацией, он выбросился на берег, но все же был разгружен. Каждый рейс в Испанию для экипажа становился настоящей боевой операцией.

Благодаря высокой организации, дисциплине и настойчивости всех участников операции «Х» в порты республики дошло 66 «игреков»...

«Советский Союз был единственной страной мира (кроме Мексики), оказавшей вооруженную поддержку Испанской республике просто и без громких слов, предоставляя все, что только смог...» – заявил 3 января 1937 года министр морского флота и авиации республики Д. Индалесио. Но, как уже говорилось, не всегда и не все просьбы республиканцев выполнялись советским правительством. Постепенно наметилась тенденция угасания советской военной помощи.

Следует отметить, что операция «Х» была не безвозмездной. Республика оплачивала все закупки вооружения в СССР и других странах в счет золота, которое в октябре 1936 года правительством Испании по договоренности с правительством Советского Союза было депонировано в Государственном банке СССР. Некоторые отечественные и зарубежные

авторы называют историю с испанским золотом «темной лошадкой», приводят баснословные суммы вывезенного «насиленно» в СССР золота и серебра. В действительности решение на отправку в Советский Союз части золотого запаса Банка Испании было принято Л. Кабальеро и Х. Негрином (тогда министром финансов) в час предельной опасности.

Примерно 3/4 золотого запаса Банка Испании было отправлено в Одессу, а затем в Москву. В ноябре 1936 года в Москве акт о приемке золота подписали от СССР: нарком финансов Г. Гринько, заместитель наркома иностранных дел Н. Крестинский и посол Испанской республики в Советском Союзе М. Паскуа. В акте говорится, что Наркомфином СССР получено на хранение золото, прибывшее из Испании и запакованное в 7800 ящиках. Общий вес – около 510 тонн (510 миллионов 79 тысяч 529,3 грамма).

Профессор экономики Мадридского университета А. Винас в статье «Золото, Советский Союз и испанская гражданская война» подтверждает это количество. Он пишет, что к 18 июля 1936 года (начало фашистского мятежа в Испании) в Банке Испании хранилось 635 тонн золота высшей пробы (2 миллиарда 188 миллионов золотых песет, что соответствовало 715 миллионам долларов). В Москву было вывезено 510 тонн (1 миллиард 581 миллион 642 тысяч золотых песет).

Экземпляр акта был передан республиканскому правительству. После окончания гражданской войны этот экземпляр хранился у Х. Негрина, а после его смерти был передан правительству Франко. Л. Кабальеро пояснил, куда пошло золото: «Благодаря этой акции мы могли оплачивать всю технику, посылаемую нам Россией, и для нас был открыт соответствующий счет. Это золото было использовано также для других закупок, осуществлявшихся при посредничестве одного из парижских банков».

Когда золото было израсходовано, Советский Союз предоставил Испанской республике в марте 1938 года кредит на сумму 70 миллионов долларов сроком на три года и в декабре того же года новый кредит, на сумму до 100 миллионов долларов.

Если вся организация помощи как людьми, так и техникой шла по линии Наркомата обороны СССР, то все финансовые расчеты по этим операциям проводились Наркомвнешторгом. Этот комиссариат выставял счет за каждый прибывший в Испанию транспорт. Из советских портов суда отправлялись только после получения подтверждения цен на грузы республиканским правительством.

Расчеты по содержанию и отправке людей и грузов были довольно

сложны, так как в них включались не только жалование, но и оплата проезда в Испанию в обратном, содержание в Москве, погрузка в портах и пр. Например, стоимость отправки одного человека по железной дороге через Европу составляла 3500 рублей и 450 долларов, морем – 3000 рублей и 50 долларов, погрузка транспорта и обеспечение команды судна продовольствием – 100 тысяч рублей и 5 тысяч долларов (аванс начальнику команды).

Денежные средства на специальные операции отпускались решениями Политбюро ЦК ВКП(б). Так, по состоянию на 15 ноября 1936 года на отправку в Испанию 455 человек и 9 транспортов с оружием было затрачено 2 миллиона 300 тысяч рублей и 190 тысяч долларов. На заседании Политбюро 22 ноября было дополнительно выделено 3 миллиона 468,5 тысячи руб. и 48,5 тысячи долларов для финансирования отправки 270 человек и 5 судов.

Общая стоимость поставленной с сентября 1936 года по июль 1938 года из СССР только материальной части составляла 166 миллионов 835 тысяч 23 доллара. А за все отправки в «Х» (в Испанию. – *В. III.*) с октября 1936 года по август 1938 года республиканским правительством была полностью оплачена вся сумма задолженности Советскому Союзу в 171 миллион 236 тысяч 88 долларов.

Ну а что говорит об испанском золоте сам Кузнецов?

Из книги Н. Г. Кузнецова «На далеком меридиане»:

«...Во второй половине октября 1936 года мне пришлось организовать операцию совсем особого рода, и притом в противоположном направлении – из Испании в СССР. Дело в том, что республиканское правительство, производя большие закупки оружия и боеприпасов в нашей стране, решило перебросить в Москву часть своего золотого запаса. Я не был знаком со всеми предварительными переговорами между Мадридом и Москвой по этому вопросу, но помню только, что золото, подлежавшее отправке, было доставлено в Картахену и временно помещено в пороховых складах. Ввиду спешности и секретности столь необычной операции фактор времени имел большое значение. Концентрировать большие партии драгоценного металла на одном транспорте также было нежелательно. Поэтому я предложил, кроме находившихся в тот момент в Картахене “Невы” и “Кубани”, использовать еще пару транспортов и отправлять их один за другим с суточным интервалом. Республиканский флот должен был находиться в море на случай появления противника.

Для согласования всех вопросов в Картахену прибыл Х. Негрин, который был тогда министром финансов республиканской Испании. Я был

с ним уже немного знаком, мы встречались в Мадриде; теперь он пригласил меня к себе и представил мне тех своих работников, которые должны были сопровождать золото в Советский Союз. Среди них оказался и мой старый знакомый Хосе Лопес, с которым мы вместе летели из Парижа, ночевали в Тулузе и виделись после этого раза два в Мадриде. “Салуд! ” – приветствовал он меня, когда Негрин собирался его представить, и тут же, улыбаясь, рассказал Негрину о нашей встрече в самолете.

Доставка ящиков с золотом из пороховых складов на корабли меня касалась мало, но зато я должен был обеспечить охрану “золотых” транспортов в базе и в море. Нужно было выбрать место стоянки, время выхода и курсы движения транспортов до безопасных территориальных вод Африки. Небольшая на первый взгляд работа на деле оказалась трудной. В намеченные сроки мы не уложились, и выход флота в море пришлось задержать. Меня смущала также огласка, которую вся эта операция получила в городе, особенно среди анархистов. Секретный груз уже на следующий день был самой свежей сенсацией. Команды пароходов также посмеивались, говоря, что грузят фрукты, ибо маленькие ящики были необычайно тяжелы.

Когда я прибыл на крейсер “Либертад”, чтобы договориться с командующим М. Буиса о желательности обеспечения этих транспортов выходом эскадры в полном составе в море, оказалось, что ему уже все известно, и он просил только уточнить сроки пребывания в море.

Замиравшая на день работа возобновлялась с наступлением темноты, и машины одна за другой курсировали между складами и причалами.

Погрузка на последний транспорт еще не была закончена, когда первый уже вышел в море. Эскадра находилась на линии Картахена – Алжир для обеспечения. Капитаны транспортов получили указание следовать вдоль берегов Африки, как можно ближе к территориальным водам, и в случае неприятности пользоваться ими. Опасность существовала как со стороны кораблей мятежников, так и со стороны итальянских военных кораблей. Особо опасными районами следования были Тунисский пролив и Дарданеллы.

Когда последний транспорт был у берегов Алжира, эскадра вернулась в базу. Опасность оставалась, но флот уже был бессилен. Успокоился я только тогда, когда последний транспорт вышел из Босфора в Черное море».

Н. Г. Кузнецов утверждает, что испанское золото переправлялось в СССР исключительно в виде оплаты за поставляемую военную технику. В примечании к абзацу о золоте он пишет:

«В последние годы франкисты пытались поднять шум вокруг “испанского золота”, якобы незаконно присвоенного советским правительством в 1936 году. Утверждалось, будто бы суммы, отправленные тогда Негрином в СССР, были лишь частично использованы... и будто бы у советского правительства осталось много золота, которое оно не хочет вернуть Испании. Все эти рассказы являются клеветой. На самом деле все депонированное в Москве испанское золото было израсходовано республиканским правительством в годы войны».

Однако в этом утверждении есть определенные сомнения. Почему золото начало переправляться в Москву именно в октябре 1936 года? Причины для этого были весьма серьезные. К октябрю 1936 года обстановка на фронте стала складываться крайне не благоприятно для республиканцев. Франкисты начали осаду Мадрида, и было не ясно, сколько он продержится. Повсюду шли ожесточенные бои. Именно в это время правительство покидает столицу и перебирается в Валенсию. Одновременно резко ухудшилась и обстановка на море. Крейсер франкистов «Канариас», который превосходил по скорости и вооружению все корабли республиканцев, окончательно перебазировался на Гибралтар и начал патрулирование в Средиземном море. В такой ситуации руководство республики было весьма заинтересовано в том, чтобы переправить золотой запас подальше от врагов. Лучшим вариантом в данной ситуации была отправка его в СССР. При этом надо было торопиться, чтобы франкистский флот не перехватил «золотых галеонов». В данном случае, скорее всего, речь шла уже об плате не столько за военную технику, сколько за спасение золотого запаса вообще.

Мог ли Негрин отправить в СССР все бывшее у него золото? Скорее всего, нет, и вот почему. Во-первых, некоторая часть золота, как мы знаем, находилась в стране басков, и вопрос по нему надо было решать отдельно. Во-вторых, любой здравомыслящий руководитель оставил бы при себе определенный «оперативный» запас золота, который просто необходим в условиях военного времени. Судьба именно этой части золота нас и интересует.

Вопросы соблюдения секретности были в данном случае на первом месте. Тот же Кузнецов относительно обстановки в Картахенском порту во время переправки основной части золота на советских пароходах пишет: «Возвращаясь к эпизоду погрузки золота, вспоминаю, как я побаивался анархистов. Они могли поднять шум в Картахене и испортить все дело. Уже позднее я слышал, что “пистолерос” готовились устроить засаду на пути машин от складов к причалам, но “гвардия роха” своевременно заметила

это и усилила охрану. Анархисты причиняли немало неприятностей республиканскому правительству».

Во всех открытых источниках говорится о том, что республиканцы переправили пароходами в Одессу только $\frac{3}{4}$ золотого запаса Испании. Но куда тогда делась еще $\frac{1}{4}$? К Франко она по крайней мере не попала: диктатор впоследствии не раз с горечью публично признавался, что золотой запас Испании ему пришлось создавать с нуля. Куда же делась недостающая $\frac{1}{4}$? А никуда не делась! Так же как и все остальное испанское золото, эта часть золотого запаса Испании попала в СССР. И сделали это наши отважные подводники Египко и Бурмистров. За это оба заслуженно стали Героями, а золото испанских конкистадоров в скором времени очень даже пригодилось нам в борьбе с гитлеровским фашизмом.

Морские диверсанты Сталина

Появление одной или нескольких разведывательных подводных лодок в СССР в предвоенные годы полностью совпало по времени с возникновением идеи использования подводных лодок в диверсионных целях. Такое совпадение по времени не было случайным.

Именно в 30-х годах в СССР были выпущены несколько типов простейших индивидуальных дыхательных аппаратов (ИДА), которые вполне могли обеспечить выход диверсантов из лодочных торпедных аппаратов в подводном положении. В 1934 году был создан гидрокомбинезон, изолирующий от воды тело и голову. Теперь морские диверсанты не зависели от температуры воды. Это сразу на порядок повысило эффективность их боевого использования. В делах штаба Тихоокеанского флота имеется упоминание о первом подводном выходе личного состава из подводной лодки. Выход осуществлялся с глубины 10 метров. Это учение состоялось 6 июля 1936 года в бригаде подводных лодок, которой в то время командовал капитан 1-го ранга Г. Н. Холостяков. Руководил подготовкой к учению и выходом личного состава военврач 3-го ранга Н. К. Кривошеенко. Именно в это время в бригаде в должности командира лодки служил и Египко. Мы не знаем тактического номера «щуки», на которой проводилось это учение; вполне возможно, что это была именно Щ-117 Египко. Цель учения состояла в том, чтобы подтвердить возможность выхода личного состава из подводной лодки, находящейся в подводном положении. В начале 1938 года по итогам учения военврач 1 ранга И. И. Савичев, военврач 3-го ранга Н. К. Кривошеенко и военинженер 3-го ранга Г. Ф. Кроль доложили о состоянии дел военному совету и предложили создать курсы по подготовке инструкторов ИСД. В том же году курсы начали работу.

Тогда же было принято решение начать отработку высадки диверсантов на берег при помощи водолазного снаряжения из заглубленной подводной лодки. К этой идее пришли при разработке средств спасения для экипажей подводных кораблей. Савичев, Кривошеенко и Кроль в ходе преподавания на курсах по индивидуальному спасательному делу пришли к выводу, что индивидуальный дыхательный аппарат может получить такое же значение, как и парашют в воздушно-десантных войсках. Мало того, они решили доказать это на деле. С этой целью ими была проведена огромная исследовательская и конструкторская работа, направленная на

обеспечение таких действий и совершенствование имевшихся снаряжения и техники.

В октябре 1938 года был подготовлен план специального учения, который 19 октября утвердил тогдашний командующий Тихоокеанским флотом Н. Г. Кузнецов. Ответственным руководителем назначался военврач 1-го ранга И. И. Савичев, руководителями – военврач 3-го ранга Н. К. Кривошеев и военинженер 3-го ранга Г. Ф. Кроль. Учение «по выходу бойцов из торпедного аппарата подводной лодки в индивидуальном снаряжении подводника с глубин 15–20 метров с целью подрезки противолодочных сетей для форсирования подводной лодкой противолодочных заграждений, замены экипажей в подводном положении подводной лодки, высадки десанта для разведки и совершения диверсионного акта на берегу» с реальным применением оружия и взрывных средств проходило с 22 по 24 октября. Выход осуществлялся в бухте Улисс с подводной лодки Щ-112, которой командовал капитан 3-го ранга Берестовский. На учениях присутствовали представители Военного совета Тихоокеанского флота. Руководители подготовили обширный и подробный отчет по проведенному учению. В заключении они написали, что нужно «уделить исключительное внимание вопросам проникновения в бухты, форсирования подводных заграждений с применением ИСП, для чего необходимо создание экспериментальных групп на морях или одной централизованной группы».

В 1940 году подобные учения были проведены на Черноморском флоте. Любопытно, что секретность проводимых учений была такова, что на Черноморском флоте ничего не знали о подобных учениях на Тихом океане.

В 1941 году из личного состава 1-й Особой бригады морской пехоты были отобраны 40 человек, которые, пройдя медицинскую комиссию, начали курс легководолазной подготовки. Для этого в их распоряжение была выделена подводная лодка «Правда». С началом войны эта группа вошла в состав роты особого назначения. Дальнейшая судьба группы водолазов-диверсантов нам не известна.

Зато известно другое. С началом войны Разведывательное управление Генштаба Красной армии (нынешнее ГРУ) начало активную заброску в тыл врага диверсионно-разведывательных групп. Группа, предназначенная для заброски в Болгарию, состояла из 14 болгарских коммунистов во главе с полковником Цвятко Радойновым. Доставлять болгар было решено на Щ-211. Высадка прошла успешно.

Десантирование осуществлялось с обычной линейной лодки. На

Черном море, по-видимому, специальной разведывательной субмарины не было. Хотя нельзя исключить и того, что она могла тогда находиться в ремонте. Возможно, что руководители ГРУ просто не пожелали «светить» свою наисекретнейшую субмарину перед иностранцами, хоть и представителями Коминтерна.

Идея использования морских диверсантов с подводных лодок в 30-е годы в СССР буквально «висела в воздухе». Достаточно вспомнить знаменитый в свое время роман «Тайна двух океанов» и поставленный по нему фильм. Там выплывающие из советской подводной лодки «Пионер» водолазы успешно сражаются в море с неприятельскими агентами. Более серьезным был другой приключенческий фильм тех лет – «Подводная лодка Т-9» режиссера Александра Гавриловича, также рассказывающий о диверсионной деятельности наших моряков-подводников на особой подводной лодке.

Послесловие

Сегодня специализированные подводные лодки, имеющие особо секретные задачи, в том числе и разведывательно-диверсионного характера, имеются в большинстве флотов ведущих государств мира. Это не прихоть, а объективная необходимость, позволяющая с наименьшими затратами решать многие деликатные вопросы – как чисто военные, так и политические. Никого это ныне особо не удивляет, считается вполне естественным. Почему же мы думаем, что старшее поколение руководителей нашего государства не могло правильно оценить необходимость использования столь эффективного «потаенного» инструмента внешней политики, как специальные разведывательные подводные лодки?

Что касается темы испанского золота, то она всегда замалчивалась у нас в стране. На эту тему было наложено настоящее табу. Причины для того имелись раньше, существуют они и донныне. Дело в том, что генерал Франко до конца своих дней настойчиво требовал от советских руководителей возвращения в Испанию «незаконно вывезенного» золотого запаса. Проблема золота перешла от него к нынешним руководителям Испании. Время от времени она всплывает на очередных российско-испанских переговорах. История с вывезенным испанским золотом – это вечно тлеющий фитиль, который в любой момент может вспыхнуть и серьезно обострить отношения между нашими государствами.

По этой причине не существует, по-видимому, и срока давности на снятие грифа секретности с истории об испанских подводных лодках. Пока всех устраивает официальная версия, что они были затоплены советскими командирами где-то в глубинах Атлантического океана. Это по крайней мере помогает избежать обвинений в пиратском захвате кораблей дружественной державы с последующим затем их тайным использованием в своих интересах. Особенно неприятно это выглядело бы сегодня для России на фоне всеобщей террористической истерии.

Таким образом, все объективные данные относительно истории с доставкой испанского золота (и особенно его последней партии на угнанных подводных лодках) в СССР говорят о том, что в ближайшем обозримом будущем занавес умолчания над данной проблемой поднят не будет.

И все же очень хочется надеяться, что тайна первых разведывательных

субмарин Страны Советов когда-нибудь будет раскрыта и мы узнаем о многих, не известных доселе подвигах наших моряков и разведчиков.

Трудно переоценить значение вывезенного из Испании золота для нашей победы в Великой Отечественной войне. Значительное увеличение золотого запаса СССР перед самым началом Второй мировой войны сделало его гораздо более кредитоспособным для закупки всех видов передовых технологий и военной техники. Трудно утверждать однозначно, но думается, что испанским золотом СССР частично расплачивался и за поставки ленд-лиза.

Думается, что какая-то часть золота была передана во владение ЦК Компартии Испании, находившемуся в то время в Москве. Не случайно Долорес Ибаррури в период Великой Отечественной войны неоднократно вручала нашим воинам в дар от испанских коммунистов целые танковые колонны и эскадрильи самолетов. Поразительно, но факт – золото испанских конкистадоров помогло нам в борьбе с германским фашизмом!

Операция по вывозу испанского золота стала определенной «лакмусовой бумажкой» преданности руководителей этой операции как СССР, так и лично Сталину. Тот же Орлов, не выдержав проверки золотом, предпочел бежать на Запад, а проявивший себя грамотным специалистом и преданнейшим человеком Кузнецов обеспечил себе головокружительную карьеру, став через год народным комиссаром ВМФ.

Думается, что определенный вклад в победу в Великой Отечественной войне внесли и угнанные Египто с Бурмистровым подводные лодки. Уверен, что не менее плодотворной была и последующая разведывательно-диверсионная деятельность этих выдающихся подводников.

Золото «Эдинбурга»

Морские клады – это не всегда сокровища Великой армады и карибских пиратов. Рекордный вес драгоценного металла – пять с половиной тонн золота – ушел под воду в самый разгар Второй мировой войны...

Глубокой апрельской ночью на рейде Ваенги (нынешний Североморск) было необычайно оживленно. К борту английского крейсера «Эдинбург» подошли две баржи в охранении автоматчиков НКВД. Под их охраной на борт крейсера подняли деревянные ящики и перенесли их в бомбовый погреб. О содержимом ящиков знали только советское начальство, командир «Эдинбурга» кэптен Хью Фолкнер и находившийся здесь же командир конвоя контр-адмирал Стюарт Бонэм-Картер. Дело в том, что легкому крейсеру «Эдинбургу» предстояло выполнить особо секретную миссию.

Тайны ленд-лиза

Еще 29 сентября 1941 года в Москве состоялась конференция трех союзных держав – СССР, Англии, США, по результатам которой было подписано соглашение о взаимных поставках (ленд-лиз). Соглашение предусматривало, что США передают займы или в аренду Советскому Союзу вооружение, боеприпасы, стратегическое сырье, продовольствие и т. д. на сумму в миллиард долларов (по нынешним расчетам, это около 18 миллиардов долларов). Кредит был выделен без процентов и должен был погашаться после пятилетнего срока с момента окончания войны в течение последующих 10 лет. Однако Сталин не хотел в течение длительного времени быть должником капиталистических держав, поэтому поставляемые грузы оплачивались Советским Союзом после их доставки к нам по мере накопления золотых запасов для следующего расчета.

При подготовке очередной операции по переправке золота в США были предприняты все возможные меры для пресечения малейшей утечки информации. Однако при оценке хода развития событий невольно возникает мысль о том, что для немцев эта тайная операция союзников вовсе не являлась тайной, иначе трудно объяснить то небывалое упорство, с которым они преследовали именно «Эдинбург».

Перед выходом в море на крейсер были приняты три сотни пассажиров из числа раненых английских и американских моряков, прошедших курс лечения в советских госпиталях, а также несколько десятков летчиков из Чехословакии, добравшихся в Англию. Таким образом, все каюты корабля были переполнены. Поэтому прибывшим на крейсер 27 апреля трем советским офицерам, направлявшимся в Лондон и США для участия в работе советской закупочной комиссии, оказалось непросто выделить соответствующие помещения. Командир «Эдинбурга» предоставил им собственную каюту, а сам на время перехода перебрался в выгородку на ходовом мостике.

Накануне выхода командира конвоя, контр-адмирала Бонхем-Картера пригласили в штаб Северного флота, где ознакомили с обстановкой на пути следования, указали на карте районы вероятного появления немецких подводных лодок.

– Кажется, нам предстоит нелегкая работенка, сэр? – сказал ему командир крейсера, когда оба вышли из здания штаба.

– Чепуха, – буркнул адмирал. – Все как всегда!

В субботу 25 апреля 1942 года командир «Эдинбурга» Хуг Фолкнер, бросив якорь на рейде Ваенги, дал официальную расписку советскому правительству за груз, доставленный на двух баржах, охраняемых солдатами НКВД. Золото, перевозимое на «Эдинбурге», было уложено по пять брусков прямоугольной формы в каждый ящик. Все бруски были проштампованы советским официальным государственным знаком – серп и молот. В 93 небольших необструганных деревянных ящика, опечатанных двумя сургучными печатями Гохран, было помещено 465 слитков золота. Всего переправляемая партия золота составляла 5 тысяч 535,6 килограмма золота высшей пробы. Стоимость его равнялась 6 миллионам 227 тысячам долларов.

Отправляемая партия золота была застрахована в Гохране СССР от транспортных и военных рисков и перестрахована согласно сертификату № А 171 192 в размере 500 тысяч фунтов в английском правительственном комитете по страхованию военных рисков.

Авторы книги «Золото с крейсера “Эдинбург”», профессиональный водолаз, капитан 1-го ранга О. А. Крымцев и страховщик-международник, ветеран Ингосстраха А. Л. Злобин писали:

«Несмотря на секретность операции, при погрузке золота до команды “Эдинбурга” дошли слухи, что они везут нечто необычное. Один из бывших членов экипажа, Р. Левик вспоминал, что он был назначен в число работающих на погрузке ящиков в бомбовый погреб. На корабле имелся кран для погрузки авиабомб гидросамолетов на палубу. Этот кран и был использован для загрузки секретных ящиков на корабль. Конечно, команда не имела понятия о содержании этих ящиков до тех пор, пока наблюдающий офицер не сказал Левику, что если какой-нибудь из ящиков упадет в воду, то Левику придется отправиться за ним под воду как корабельному водолазу. С этого момента грузившие матросы поняли, что груз является очень ценным. Это предположение подтвердилось, причем самым убедительным образом. Один ящик при загрузке соскочил со своей лямки и разбился, и матросы увидели четыре золотых бруска. Как вспоминал бывший моряк Б. Майлз, присутствующие были поражены, а лейтенант, руководивший погрузкой, увидев золото, спустился к разбитому ящику и хотел унести золото, но оно оказалось тяжелее, чем он думал. Каждый слиток весил около 12 килограммов. Вылетевшие из ящика слитки вскоре снова были упакованы в ящик и опломбированы.

Однако известие, что в помещении, предназначенном для боезапаса, находится золото на сумму в несколько миллионов фунтов стерлингов, быстро распространилось по всему крейсеру. У одного из опускавших

золото в артиллерийский погреб крейсера, старшего унтер-офицера Р. Левики, возникло нехорошее предчувствие. Он вспоминает о том, что сообщил командиру Джеффри о происшествии. Вода от этих русских ящиков окрасилась в красный цвет, и это, по мнению Левики, было плохим предзнаменованием. На самом деле это были пятна от темно-красных трафаретов, нанесенных на каждый ящик. Но грузившие матросы были так напуганы, что им подумалось, будто русское золото сочится кровью. И надо сказать, что для таких предчувствий были основания, так как проводки северных конвоев представляли собой наиболее опасную и трудную из всех операций английского флота во время Второй мировой войны».

В не столь давно вышедшем на экраны телевизионном сериале по роману В. Пикуля «Реквием каравану PQ-17» ударившиеся в антисоветский раж режиссеры показали, как ящики с золотыми слитками грузят изможденные русские женщины под дулами автоматов мордастых энкавэдешников. Неожиданно одна из женщин роняет ящик, тот разбивается, и из него вываливаются золотые слитки. Женщину немедленно окружают со всех сторон злобные офицеры НКВД и уводят за ближайшую сопку на расстрел, чтобы, не дай бог, не проболталась. Она идет, и в глазах ее видна невообразимая тоска, ибо бедняжка прекрасно понимает, куда ее ведут. Обреченной женщине жалко не себя, а своего малолетнего сынишку-сироту...

Но не верьте тому, что вы увидели! Все показанное на экране – полнейшая выдумка. Никакие тетки в ватниках никогда не грузили золота, и никакие офицеры НКВД их за это не расстреливали. Золото, как мы уже с вами знаем, грузили сами англичане. Остается только сожалеть, что даже история перевозки золота на «Эдинбурге» буквально за уши притягивается к столь обожаемой нашим кинематографом гулаговско-энкавэдешной теме. Воистину нет предела полету человеческой фантазии!

«Эдинбург» выходит в море

Вечером 28 апреля 1942 года «Эдинбург» в сопровождении эсминцев «Форсайт» и «Форестер» вышел в Баренцево море. Утром следующего дня он присоединился к следовавшему в Англию конвою QR-11 и вступил в его охранение.

Конвой шел строго на север, чтобы обогнуть Норвегию как можно дальше от берега и располагавшихся там немецких аэродромов, по самой кромке льда. Всего в составе QR-11 насчитывалось 13 транспортов. Охрану и оборону его осуществляли крейсер «Эдинбург», шесть британских эсминцев, четыре корвета и вооруженный траулер. Кроме того, до траверза острова Медвежий его должны были сопровождать советские эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный», а также английские тральщики.

Уже утром 29 апреля конвой был обнаружен немецким самолетом-разведчиком, а ровно через сутки с крейсера заметили следы выпущенной по нему торпеды. Находившийся на борту «Эдинбурга» контр-адмирал Бонэм-Картер посчитал, что теперь крейсеру опасно следовать со скоростью транспортов. Командиру «Эдинбурга» он приказал выйти в голову каравана на расстояние 15–20 миль. При этом крейсер шел без эскорта, широким противолодочным зигзагом, со скоростью 18–19 узлов.

«Эдинбург» на тот момент считался одним из лучших легких крейсеров королевского флота. Единственный «систершип» «Эдинбурга» – однотипный крейсер «Белфаст» – после подрыва на немецкой магнитной мине в ноябре 1939 года уже полтора года находился в ремонте, и поэтому неудивительно, что «Эдинбург» в течение всей войны неизменно служил флагманским кораблем различных соединений. В послужном списке крейсера к весне 1942 года были операция по поиску «Бисмарка», прорыв на блокированную немцами Мальту и участие в нескольких полярных конвоях.

Из воспоминаний матроса-шифровальщика крейсера «Эдинбург» Джона А. П. Кеннеди:

«Я поступил добровольцем на военную службу в королевский флот в декабре 1941 года в возрасте 19 с половиной лет шифровальщиком. После 12 недель обучения я был отобран вместе с еще 11 шифровальщиками на крейсер “Эдинбург” в Скапа-флоу. “Эдинбург” был одним из самых современных в своем классе: 10 тысяч тонн, скорость 37 узлов, хорошо вооружен 12 шестидюймовыми, 12 четырехдюймовыми и множеством

более мелких орудий, четырьмя гидропланами “Валрус” и 6 торпедными аппаратами. Капитан Фолкнер был самым молодым командиром крейсера на флоте, а крейсер был флагманским кораблем контр-адмирала Бонема Картера (18-я эскадра крейсеров). Его команда участвовала в боевых действиях против “Бисмарка”, в конвоях на Мальту и предыдущих конвоях в Россию.

Новая жизнь после поступления на корабль оказалась интересной: друзья, распорядок. Каждый день приносил новый опыт. Даже скромные радости увольнения на берег в захолустный Скапа-флоу и первый выход в море оправдали мои ожидания. Вместе с двумя другими крейсерами и кораблями охранения мы рассекали высокие, как горы, волны, чтобы встретить и сопроводить в Скапа крупные соединения американского флота, пришедшие на усиление Королевских ВМС. Это плавание проходило в бурном море, причем американцы во время шторма потеряли с борта авианосца “Уосп” своего адмирала Гиффена. Я же получил большой практический опыт, так как в ходе плавания включился в морской распорядок, шифровальную работу и т. п. У меня появилась некоторая уверенность, которая позволила справиться со своими обязанностями, когда начались боевые действия. После возвращения в Скапа-флоу наши надежды на отправку в теплые края рухнули. Доставка на корабль дополнительной теплой одежды и другие приготовления указывали на поход в Россию. Неофициальные слухи подтвердились, когда на борт были доставлены стальные листы для ремонта крейсера “Тринидад”, поврежденного одной из своих неисправных торпед во время последнего конвоя. Приготовления ускорились, последние письма были написаны, и, когда мы покинули Скапа, к нам обратились по радиотрансляции командир и адмирал. Их обращение было суровым: нас могли ожидать бурное море, снег, лед, подводные лодки и самолеты. Наша стоянка в Сайдис-фьорде была краткой, но достаточной, чтобы оценить красоту покрытых снегом вершин, сделать кое-какие покупки и почувствовать безразличие, граничащее со враждебностью исландцев к военным (несомненно, они хотели сохранить замкнутую целостность сообщества).

Мы вышли 11 апреля на соединение с RQ-14, уже находившимся в море, с задачей поддержки конвоя в случае атаки надводных кораблей. Британский флот должен был вступить в действие, если бы немецкие тяжелые корабли покинули базы.

RQ-14 состоял из 24 транспортных и 15 боевых кораблей, двигавшихся со скоростью шесть – восемь узлов. Эскорт был хорошо оснащен для противодействия подводным лодкам, но не самолетам и надводным

кораблям. Холодные температурные слои мешали работе гидролокаторов типа “Асдик”. Маршрут конвоя был выбран вдоль кромки льдов, но в 1942 году лед продвинулся не дальше обычного на юг и юго-запад от острова Ян-Майен. Лед сильно повредил 16 судов и 2 эскортных корабля, вынудив их вернуться в Исландию для ремонта. Остальные продолжали путь в Мурманск...

“Эдинбург” по мере продвижения на север стал подобен холодильнику, так как системы обогрева не справлялись. В это время немцы расшифровали наши сигналы и приблизительно знали наше местоположение. Они также знали, что если они сосредоточат свои усилия на направлении к северу и югу от острова Медвежьего, то обязательно обнаружат нас. Они так и сделали. От острова Медвежьего разведывательные “фокке-вульфы” и “блумунд-фоссы” не покидали нас. <...> Быстрое изменение курса корабля не позволяло торпедам и бомбам попасть в цель, но немцы пытались свести на нет эту возможность одновременной атакой с различных направлений. Их превосходство возросло в мае, когда были применены бомбардировщики-торпедоносцы. Малая скорость конвоев затрудняла уклонение. По этим причинам “Эдинбург” был очень уязвимым при движении в конвое.

Несколько безуспешных торпедных атак по нему в ночные часы только подчеркнули опасность. Возникла дилемма: должен ли корабль оставаться в конвое на положении “сидящей утки” или двигаться отдельно, подвергаясь риску воздушных и торпедных атак? И может ли он ослабить конвой, взяв с собой корабли охранения? В конце концов конвой был оставлен, но крейсер ушел вперед без кораблей эскорта. Туман и плохая погода обеспечили достаточное прикрытие на оставшуюся часть пути. Попытка немцев атаковать караван тремя эсминцами сорвалась из-за плохой погоды и неграмотного руководства. В конвое жертвой подводной лодки U-403 стал “Эмпайер Ховард”. Три торпеды потопили его в течение минуты. Среди погибших оказался коммодор конвоя. Из-за погодных условий этот конвой считался одним из наиболее неудачных.

Когда мы подошли к Кольскому заливу, нас встретили четыре британских тральщика типа “Халикон” – часть 6-й британской флотилии тральщиков. Это была элита минно-тральных сил Великобритании с новейшим оборудованием, базировавшаяся на Полярный и Ваенгу. У русских тогда не было кораблей подобного типа. Затем к нам присоединились два русских эсминца. Нам обещали воздушное прикрытие, но, как мне показалось, оно никак не материализовалось, вероятно, из-за других неотложных задач. Прибыв в залив, конвой пошел к Мурманску, и

корабли встали на якорь в широкой Ваенгской бухте, примерно в 16 милях по воде от Мурманска и в восьми милях от моря, а грузовые суда двинулись в Мурманск, чтобы встать на якорь в заливе, ожидая разгрузки. Пока причалы не были повреждены бомбами, они могли принимать пять судов одновременно. Стальные листы были доставлены на крейсер “Тринидад” в Росту, и так как на разгрузке стояло сравнительно мало судов, мы надеялись отправиться назад в течение недели. Нас бомбили, но немцы сосредоточили усилия, в основном, на кораблях и причалах Мурманска.

Мы сошли на берег и поняли, какими тяжелыми были дела у русских, независимо от погодных условий. Мы меняли шоколад и сигареты на значки и резные костяные брошки. Русские относились к нам дружелюбно, и моряки дали нам концерт в одном из ангаров.

Очень поздно ночью поднялась большая суета. К нашему борту подошли две плоскодонные баржи, полные охранников с автоматами. Наши морские пехотинцы, тоже вооруженные, усилили безопасность. Было много предположений, когда наш самолетный кран начал поднимать на борт маленькие деревянные ящики, но все стало ясным после того, как один из ящичков соскользнул с поддона, упал на палубу и разбился. Мы увидели золотые слитки. 93 маленьких ящика содержали 465 слитков золота, каждый весом 28 фунтов. Всего пять тонн стоимостью два миллиона фунтов стерлингов... Это золото проделало путешествие в тысячу миль из Москвы, как плата США за военные поставки. Мы были также вовлечены в погрузку, хотя была уже почти полночь. Дело в том, что мы прятали золото в бомбовый погреб под третьей палубой, шахта в который проходила через нашу жилую палубу.

Но вскоре мысли о золоте отступили – на корабль прибыли 45 тяжело раненных моряков торгового флота для отправки в Великобританию. Эти люди провели очень тяжелое время в госпитале в Мурманске. Многие были на носилках, у многих были ампутированы конечности. Для размещения раненых был переоборудован один из самолетных ангаров.

Через семь дней после нашего прибытия суда были готовы к возвращению, и QR-11 отправился в 13.00 28 апреля в составе 13 транспортов, 4 легких эсминцев, 4 корветов и траулера “Лорд Миддлтон”, который, кроме сопровождения, имел назначение подбирать спасшихся из воды. Первые 300 опасных миль поддержку оказывали также тральщик и русский эсминец. “Эдинбург” с эсминцами “Форесайт” и “Форестер” вышел позже и догнал конвой ранним утром 29 апреля.

Пожалуй, это было эгоистично, но каждый надеялся, что немцы сосредоточатся на полностью загруженном конвоем RQ-15, который

покинул Рейкьявик 26 апреля. Хотя поступали сообщения о не менее чем семи подводных лодках на нашем пути, мы были рады покинуть негостеприимный Кольский залив с его суровым климатом и бомбежками. Так как мы отправились прямо на север, чтобы удалиться от Норвегии и достигнуть кромки льда, дававшей защиту с одной стороны, температура быстро упала ниже – 20 и – 30° по Фаренгейту. Толстый лед покрыл леера, а орудия и холодный металл обжигали, как раскаленные докрасна. Моя работа была внутри корабля, и это означало, что я не имел специальной защитной робы, когда выходил на верхнюю палубу. Шерстяные свитера, посланные из дома, не подоспели к выходу из Скапа-флоу.

На море плавали острова из тонкого льда, многие длиной около мили, с полыньями воды между ними. Среда 29 апреля была, в общем, небогата событиями, но это было затишье перед бурей, так как самолет и подводная лодка сообщили о нашем местонахождении в тот день. Рано утром в четверг 30 апреля две подводные лодки выпустили торпеды в “Эдинбург”, напомним о его уязвимости при движении со скоростью конвоя. Его длинный силуэт представлял собой заманчивую мишень. Снова возник вопрос: оставаться ли в конвое или идти независимо от него? Свидетельства, полученные мною позже от тех, кто находился в то время на мостике, указывают, что между командиром и адмиралом были разногласия по поводу ухода без сопровождения. И это, пожалуй, подтверждается тем, что после катастрофы командир, обращаясь к кому-то из экипажа корабля, сказал: “Адмирал принимает на себя всю ответственность за происшедшее”.

“Эдинбург” покинул конвой рано утром 30 апреля и обогнал его на 20 миль, идя широким зигзагом со скоростью 18–19 узлов и без эскорта».

Удар из-под воды

Командир U-456, одной из немецких подводных лодок, развернутых на маршруте союзного конвоя, корветтен-капитан Макс Тихарт уже несколько суток находился на боевой позиции в ожидании конвоя. Разумеется, он был приятно удивлен, увидев в 11 часов 20 минут британский крейсер без всякого эскорта. Командир немецкой субмарины быстро оценил дистанцию до крейсера в 1000 метров и незамедлительно начал его преследование. Некоторые из спасшихся с корабля впоследствии членов экипажа «Эдинбурга» утверждали, что впередсмотрящий якобы вскоре доложил командиру о присутствии подводной лодки, но других доказательств этому факту нет. Все это может быть и слухом. Однако несомненно, что никаких специальных действий для уклонения от подводной лодки командиром корабля не было предпринято. На противолодочный зигзаг «Эдинбург» не ложился.

Преследование крейсера продолжалось несколько часов, U-456 выжидала наилучшего момента для атаки и стремилась занять наиболее выгодную позицию для прицельного залпа. Этот момент наконец наступил около 16 часов 10 минут. В «Эдинбург» с дистанции 1200 метров был произведен залп из трех торпед с точкой прицеливания под срез носовой трубы. Сигнальщики «Эдинбурга» заметили след торпед по характерному пенному следу, но скорость крейсера оказалась недостаточной для своевременного уклонения от торпед, мчавшихся со скоростью 30 миль в час. Залп U-456 был точен. Две торпеды поразили цель: первая угодила в центральную часть корпуса, в район 80-го шпангоута по правому борту; вторая попала в кормовую часть в районе 253-го шпангоута по тому же правому борту. Взрывы прогремели почти одновременно. Корабль сильно подбросило, тотчас же погас свет. Кормовая оконечность вместе с рулем и двумя винтами оторвалась и пошла ко дну. Металлическая палуба позади 4-й башни задралась вверх. «Эдинбург» сразу же лишился хода и управления. Положение его стало критическим.

Тем не менее экипаж энергично включился в борьбу за живучесть своего корабля. Аварийные партии действовали достаточно четко и слаженно. Поступление воды с трудом, но удалось локализовать, крен на правый борт уменьшили контрзатоплением отсеков и даже перетаскиванием тяжелых предметов. На сигнал о помощи откликнулись эсминцы из эскорта конвоя. Между 17.30 и 18.30 к «Эдинбургу» подошли

«Форсайт», «Форестер», «Гремящий» и «Сокрушительный». Правда, у советских эсминцев топливо было на исходе, и на рассвете 1 мая они ушли на заправку в Ваенгу. К неожиданному для всех уходу наших эсминцев мы еще вернемся.

Тем временем немецкая подводная лодка пыталась провести повторную атаку. Поначалу Макс Тихарт решил перестраховаться и после залпа увел лодку на глубину. Выждав некоторое время и поняв, что его никто не преследует, он всплыл. Подняв перископ, Макс Тихарт отчетливо разглядел недвижимый и сильно накрененный крейсер. Он был обнаружен на дистанции около 2,5 мили. Но время было уже упущено. Едва U-456 начала выходить в атаку, как ее отогнал подошедший к «Эдинбургу» эсминец «Форестер», чуть было не протаранив при этом лодку своим форштевнем. Все попытки буксировать «Эдинбург» эсминцами не увенчались успехом, океанская волна рвала заведенные буксирные концы. Однако поврежденный корабль сумел ввести в действие носовые турбины. С их помощью удалось развить ход около трех узлов. Вместо рулевого управления с бортов все же завели буксиры на эсминцы, и они кое-как удерживали крейсер на курсе. О продолжении плавания к Англии речи быть не могло. Поэтому контр-адмирал Бонэм-Картер принимает вполне разумное решение о возвращении «Эдинбурга» в Мурманск. В ночь на 1 мая «Эдинбург» двинулся в обратный путь. До Мурманска было 250 миль, и для преодоления этого расстояния требовалось примерно четверо суток.

После полудня 1 мая крейсер безуспешно атакowali торпедоносцы люфтваффе. Хотя налет не причинил англичанам вреда, эсминцам пришлось отдать буксиры и вплотную заняться противовоздушной и противолодочной обороной своего флагмана. Лишь после 18 часов, когда к «Эдинбургу» прибыл советский сторожевой корабль «Рубин», а за ним и английские тральщики, движение крейсера возобновилось. К тому времени машинной команде удалось поднять давление пара в котлах и довести ход «Эдинбурга» до восьми узлов.

Из воспоминаний матроса крейсера «Эдинбург» Джона А. П. Кеннеди:

«В тот день я был до 16. 00 на вахте на центральном посту связи, а затем пошел на свою жилую палубу, которая находилась непосредственно под ходовым мостиком, пить чай. Жилая палуба выглядела типично для вахтенной жизни в условиях плавания: одетые в случайную одежду, большинство людей спали везде, где могли найти свободное место – на палубе, на ящиках, – так как подвесные койки можно было устанавливать только на ночь. Один мой друг пошел в душ, а те, кто не спал, сидели за столом и пили чай. Надежды были радужными, так как не было ни

воздушных налетов, ни кораблей, погибших от торпед, а мы все дальше уходили от берегов Норвегии. Французский матрос-доброволец, служивший с нами, говорил, как он был спокоен. Это было в 16.13.

В этот момент появилась ужасающая вспышка, два страшных удара почти слились в один, погас свет. Казалось, время остановилось, как во внезапно остановившемся фильме, и в тусклом свете, идущем от палубного люка, я увидел сквозь густой дым громадную широкую трещину в переборке посередине корабля, которая шла от подволока до палубы. Казалось, прошел целый век, а мы еще все сидели за столом. Затем волна шока прошла, и мы, как наэлектризованные, начали бегать по большой жилой палубе и будить людей. Это невероятно, но многие спали, несмотря на грохот взрыва, вероятно, от изнурения. Одна из торпед попала в середину корабля на расстоянии примерно одного стального листа от нашей жилой палубы. Доля секунды отделяла нас от катастрофы. Пробоина была такой величины, что в нее мог пройти автомобильный фургон. Соседняя с нами жилая палуба, которая испытала на себе всю силу взрыва, представляла собой сцену кровавой бойни. Многие были убиты сразу же; им, пожалуй, повезло, потому что остальные погибли медленной смертью, упав в расположенные ниже топливные цистерны. На нашей палубе все проснулись и, к счастью, не пострадали. Вода еще не начала поступать, и, так как мой рундук находился в другой части корабля и мне нечего было здесь спасать, я вскоре занял очередь к трапу, чтобы подняться наверх. Все сохраняли спокойствие, никакой паники не было.

Оказавшись на палубе, я обнаружил, что вторая торпеда разрушила 63-футовую корму, оторвав рули. Квартердек загнулся вверх, обернувшись вокруг башенных орудий. Орудийные стволы прошли сквозь него, как нож сквозь масло. Таким образом, половина нашего вооружения была выведена из строя. Третья торпеда прошла мимо. Из четырех винтов два были потеряны, но два действовали, что позволяло нам двигаться, хотя и без управления. Аварийные партии действовали очень эффективно, так как тренировались на случай такой аварии несколько недель тому назад. Капитан 3-го ранга Джеффриес отдал несколько необходимых, но душераздирающих приказов о задраивании помещений около зон взрывов для спасения корабля. Но этим практически сводились на нет надежды на спасение людей, оставшихся в этих помещениях. Так, 17-летний моряк оказался заблокированным на посту телефонной связи, окруженный со всех сторон водой. Некоторое время он поддерживал связь с мостиком по переговорной трубе. Командир и другие, сколько могли, старались поддерживать его моральный дух, но вскоре все кончилось из-за нехватки

кислорода, а может, из-за поступления дыма из соседней, поврежденной холодильной камеры.

Было ясно, что наше положение тяжелое. Корабль был неуправляем, и хотя поступление воды было ограничено, оно все же продолжалось. Мы должны были ждать помощи еще не менее часа. Срок выживания в ледяной воде был минимальным, и мы в любую минуту ожидали повторной торпедной атаки. Согласно немецким источникам, после атаки на U-456 вышли из строя торпедные аппараты. В это время я быстро произнес молитву и принялся в меру сил помогать в перетаскивании тяжелых предметов на левый борт, чтобы сбалансировать крен на правый борт.

Конвой видел взрыв и принял наши сигналы о помощи. “Форесайт”, “Форестер” и два русских эсминца покинули конвой и подошли к нам между 17. 30 и 18. 30. U-456 в это время находилась в трех милях от нас и докладывала об обстановке. Она была почти захвачена врасплох, когда “Форестер” атаковал и попытался таранить. Срочное погружение спасло лодку, хотя при погружении у нее был поврежден перископ. До конца операции она оставалась на глубине 40 футов. Глубинные бомбы не причинили ей вреда.

Вечером в тот четверг мы все находились в состоянии напряжения и усталости. Было холодно, так как электрическое отопление не работало и внутри корабля было 18° по Фаренгейту. Но вскоре было выработано что-то вроде распорядка дня. Мичманские ванны были вычищены и заполнены горячим супом и какао, которые вместе с горячими булочками с сосисками и сэндвичами были все время в наличии. Со склада выдавались сигареты и продукты, обеспечивалось приготовление импровизированных блюд. Я был поражен всеобщим спокойствием, особенно среди раненых в ангаре, число которых увеличилось за счет раненых с “Эдинбурга”. Мне повезло, что мой рундук находился на незатопленной жилой палубе, поэтому у меня было много сухой одежды. Я раздал ее своим нуждающимся друзьям. Вера в спасение была так велика, что я составил список, что у меня было и что я потерял. Одному моему другу удалось пробраться на затопленную жилую палубу. Он хотел забрать 60 фунтов, большую по тем временам сумму, из своего рундука, находившегося под водой. Но он опоздал – кто-то уже их забрал, видимо, вскоре после взрыва. Я еще много времени провел в центральном посту связи, так как поступило множество сигналов.

После прибытия кораблей поддержки были испробованы различные способы для обеспечения перехода. До Мурманска было 1250 миль. В конце концов движение без руля было обеспечено буксировавшими нас кораблями, которые удерживали нас на курсе. При скорости три узла

путешествие должно было занять четыре дня. Движение началось ночью в четверг, но в 6.00 в пятницу 1 мая русские эсминцы сообщили, что у них кончается топливо и они должны уйти на заправку. После нее русские обещали немедленно вернуться. “Форесайт” теперь вынужден был отдать буксир, чтобы обеспечить прикрытие от атак подводных лодок, и хотя было достигнуто некоторое продвижение в течение пятницы, никакого реального прогресса не было, пока около 18.00 не прибыл русский СКР “Рубин”. Затем около полуночи из Мурманска прибыли тральщики “Госсамер”, “Харриер”, “Хуссар”, “Нигер”. За 36 часов было пройдено около 60 миль. С германской стороны с четверга были предприняты различные действия. В пятницу мы получили тревожное сообщение о том, что “Адмирал Шеер” вышел из гавани (к счастью, оно оказалось ложным)».

Последний бой

Казалось, что самое худшее для «Эдинбурга» позади. Но все вышло иначе. Гитлеровское командование не собиралось так просто упускать столь легкую добычу, как тяжело поврежденный крейсер. Теперь на перехват «Эдинбурга» устремились эсминцы «Герман Шеманн» (Z-7), Z-24 и Z-25, базировавшиеся в Северной Норвегии. Около 14 часов 1 мая они наткнулись на суда конвоя QR-11. К тому времени караван охраняли лишь четыре старых и слабо вооруженных эсминца и четыре корвета. Немецкие эсминцы, имевшие по восемь 150-мм и пять 132-мм орудий (против шести 120-мм и четырех 102-мм у английских эсминцев), не смогли, разумеется, устоять перед соблазном нанести по транспортам смертельный удар.

Однако реализовать свое преимущество морякам «кригсмарине» не удалось. Англичане храбро вступили в бой, умело маневрируя и ставя дымовые завесы. Почти четыре часа длилось это сражение, немцы выпустили несколько сотен снарядов (только флагманский «Шеманн» – 380 штук!) и четыре торпеды, но они смогли потопить всего один транспорт – советский пароход «Циолковский». В конце концов командующий немецкой группой капитан цур зее Шульце-Хинрихс решил бросить конвой и направил свои корабли к «Эдинбургу» – благо он только что получил радиogramму с подводной лодки, в которой указывались точные координаты поврежденного крейсера.

Встреча противников произошла ранним утром следующего дня. В 6 часов 17 минут «Герман Шеманн» наткнулся на тральщик «Харриер» и сразу же открыл по нему огонь. Завязавшаяся отчаянная перестрелка в условиях плохой видимости не принесла ни одной из сторон особых результатов, но позволила команде «Эдинбурга» подготовиться к бою. Поэтому, когда с крейсера увидели приближающийся вражеский эсминец, огонь был открыт без промедления. Первый же залп, сделанный 2-й башней, лег всего в 100 метрах от цели. Понимая, что второй залп будет точен, «Герман Шеманн» резко увеличил скорость до 31 узла и начал ставить дымзавесу, но не успел. Второй залп «Эдинбурга» дал сразу два прямых попадания. Оба машинных отделения немецкого эсминца пронзили 152-мм снаряды; корабль сразу же окутался облаком пара и дыма. Но «Шеманн» еще сопротивлялся! Торпеда, выпущенная эсминцем из носового аппарата, в «Эдинбург», однако, не попала. «Шеманн» потерял ход, управление кораблем и почти всеми судовыми системами вышло из

строя. Теперь он беспомощно качался на океанской волне, не имея никаких шансов на спасение.

Надо отдать должное комендорам «Эдинбурга» – они показали высокое мастерство, несмотря на то что система управления огнем крейсера была выведена из строя, кормовую 152-мм башню заклинило, а орудийные наводчики 1-й и 3-й башен не видели противника: их оптические приборы были забиты снегом. По врагу стреляла лишь 2-я башня. Управление ее огнем велось с ходового мостика. При этом корабль шел восьмиузловым ходом, описывая циркуляцию влево. Поразить врага вторым же залпом с дальности 2800–3000 метров в таких условиях было очень непросто.

В 6.48 в атаку вышли Z-24 и Z-25. «Эдинбург» сделал несколько залпов из 152-мм и 102-мм орудий, но на сей раз ему повезло гораздо меньше. Одна из семи выпущенных торпед попала в левый борт в районе 86–108-го шпангоутов – напротив предыдущей пробоины по правому борту. Корабль сразу же получил крен в 12 градусов, многие внутренние помещения (носовое котельное отделение, погреба 3-й башни и другие) стремительно заполнялись водой и нефтью из поврежденных цистерн. Кэптен Фолкнер вынужден был приказать застопорить турбины и машинной команде подняться наверх.

К крейсеру немедленно подошли тральщики «Харриер» и «Госсамер», ошвартовались с обоих бортов, а «Хуссар» маневрировал поблизости, ставя дымовые завесы. Эсминцы «Форсайт» и «Форестер» ввязались в бой с Z-24 и Z-25, получили тяжелые повреждения, но в конце концов отогнали противника. Немцы отошли к агонизирующему «Герману Шеманну», сняли с него экипаж, а поврежденный эсминец подорвали глубинными бомбами. В 8.30 флагман гитлеровской группы «Арктика» пошел ко дну. Однако ненадолго пережил свою жертву и обреченный «Эдинбург».

Из воспоминаний матроса крейсера «Эдинбург» Джона А. П. Кеннеди: «Люфтваффе сгруппировала для действий против нас 108 дальних бомбардировщиков, 30 пикировщиков и нововведение для арктических конвоев – 57 торпедоносцев. Сообщение адмиралтейства указывало, что для перехвата нашего корабля к Мурманску вышли подводные лодки. Кроме того, в 01.00 1 мая три первоклассных немецких эсминца типа “Нарвик” – “Херман Шеманн”, Z-24 и Z-25 – покинули Киркенес с первоочередной задачей уничтожить конвой PQ-11 до его выхода за пределы досягаемости, а затем найти и уничтожить “Эдинбург” вместе с легкими кораблями охранения. Эти большие немецкие эсминцы водоизмещением 1625 тонн были вооружены орудиями калибром не менее

пяти дюймов. Впрочем, некоторые заслуживающие доверия источники утверждают, что их калибр был пять с половиной дюймов. Вместе с другим тяжелым вооружением и высокой скоростью в 36 узлов они делали их способными – при решительном и тактически умелом руководстве – подавить легковооруженные корабли эскорта конвоя и уничтожить транспорты, а затем разделаться с “Эдинбургом” и его охранением. Помощи от русских союзников в радиусе их досягаемости не было. Два советских эсминца нарушили свои обязательства и не вернулись. Их отсутствие сыграло решающую роль в последующих трагических событиях и вызвало много критики на всех уровнях. Думали, что команды поддались искушению отпраздновать 1 мая в Мурманске. Некоторые считают, что этот инцидент способствовал ухудшению отношений между адмиралом Головкин и союзниками, что проявилось в недостаточной уравновешенности в его мемуарах.

Немцы вошли в боевое соприкосновение с PQ-11 в 12.45 1 мая. Конвой держался среди тяжелых дрейфующих льдов у кромки ледяного поля для защиты одного борта. Это позволило защитникам сосредоточиться на отражении атаки. Корабли эскорта имели, в лучшем случае, четырехдюймовые орудия, и они были спроектированы для отражения атак подводных лодок, а не надводных кораблей. Однако четыре британских корабля проявили инициативу и дерзко атаковали превосходящего противника – “Амазон” был подбит, а “Бульдог” слегка поврежден, но ярость и смелость атаки отогнали врага. Пять или шесть раз немцы атаковали, но каждый раз были отбиты и не смогли прорваться к конвою. В 20 часов, израсходовав 2/3 боезапаса, они прекратили атаки и отступили, чтобы заняться “Эдинбургом”. Конвой же подвергся первой торпедной атаке самолетов “Хейнкель-111”, пронесившихся от горизонта, как мотыльки, и сбрасывавших по две торпеды каждый. Но единственной потерей стал советский пароход “Циолковский”, потопленный торпедой с эсминца Z-24 или Z-25. PQ-11 продолжил движение и больше не подвергался нападению.

На “Эдинбурге” весть о том, что “Шеер” в гавани, подняла моральный дух. Постепенно, имея “Рубин” на буксире с правого борта, а “Госсамер” с левого, мы продвигались вперед. Я был на центральном посту связи, когда поступил сигнал о приближении немцев. Им оставалось пройти 150 миль, и мы ждали их между пятью и шестью часами. Все были настолько заняты приготовлениями к бою, что, мне кажется, мысль об его исходе не приходила людям в голову. Это было хорошо для морального состояния команды. Не исключалась вероятность того, что крейсер, полный золота,

будет захвачен и отбуксирован в Петсамо. Поэтому я провел ночь, готовя кодовые и шифровальные книги к уничтожению, складывая их в отягощенные грузами сумки и коробки. В течение ночи напряжение усилилось, и в шесть часов орудийный выстрел с “Харриера” возвестил о приближении трех вражеских эсминцев. Буксирные концы были отданы, “Рубину” и тральщикам было приказано отойти из непосредственной зоны боя. “Эдинбург”, не способный управляться, широкими кругами двигался на своей максимальной скорости – восемь узлов.

Дым и порывы снежного шторма накрыли поле боя. На “Эдинбурге” пригодными к действиям были только носовые шестидюймовки и только с местным управлением, так как сложное вспомогательное оборудование вышло из строя. Кроме того, крейсер не мог маневрировать для обеспечения огня своих оставшихся орудий. “Форесайт” и “Форестер” были очень слабо вооружены по сравнению с противником. Теоретически у нас не было никаких шансов.

Немецкий план был основан на уклонении от огня “Эдинбурга” и приближении к нему развернутым фронтом на дистанции 3000 метров друг от друга. Затем предполагалось повернуть и выпустить одновременно по четыре торпеды, от которых крейсер едва ли мог уклониться. Эсминцы после торпедной атаки должны были укрыться за дымовой завесой, снегом и туманом и заняться тральщиками. В 6 часов 24 минуты немцы вышли в точку торпедного залпа, но в этот момент снежный заряд скрыл от них “Эдинбург”.

А на “Эдинбурге” в это утро заметили, что по какому-то капризу природы на снежном облаке появлялся призрачный силуэт за одну-две секунды до появления из него корабля, давая таким образом нам своевременное предупреждение. Первым появился “Шеманн”, и “Эдинбург” открыл огонь. Первые три 152-мм снаряда легли в 100 метрах по корме эсминца, но два снаряда из второго залпа попали в оба турбинных отделения. Обе турбины остановились, электропитание исчезло, и корабль был парализован. Z-24 поспешил на помощь и начал снимать команду. “Форесайт” и “Форестер” с самого начала атаковали, чтобы отвлечь огонь от крейсера. В результате нескольких стычек “Форестер” получил попадание снаряда, убившего командира и еще 10 человек, а “Форесайт” потерял девять человек убитыми в результате 4 попаданий. В 6 часов 48 минут Z-25 выпустил в “Эдинбург” четыре торпеды. Две прошли под килем «Форестера», но дальше одна из них прошла до крейсера и попала на этот раз в левый борт. В свою очередь, Z-25 получил попадание в радиорубку. Оба тральщика потеряли ход, а “Эдинбург” был еще сильнее поврежден.

Решительная атака немцев еще могла принести им победу. <...>

Бой и спасение экипажа немецкого эсминца продолжались примерно до 8 часов 15 минут, когда четыре британских тральщика, развернувшись строем фронта, приблизились к месту боя. Видимо, немцы приняли их за эсминцы. Подняв на борт 224 человека, немцы поспешно отступили, а море поглотило “Шеманна”. Они оставили на катере и плотках еще 56 человек, потеряв 13 человек убитыми. Позже в тот же день этих 56 человек подобрала U-88.

Находясь на посту связи, я слышал взрыв торпеды, но он был слабее предыдущих, так как сливался с орудийными залпами, а корабль имел ощутимый крен. Торпеда попала в середину крейсера, буквально разрезав его пополам. Теоретически корабль должен был разломиться пополам, но сила взрыва пришлась по затопленным отсекам и подняла палубу, не разрушив бортов. Снова были личные трагедии. Старшего кока, кормившего раненых и нас при ограниченных возможностях, видели последний раз выброшенным за борт. Я и еще один шифровальщик закрыли пост, закончили выбрасывать за борт секретные книги и покинули помещение. Так как на мне была только легкая одежда, я забрал с того места, где спал, одеяло и вышел на палубу. Третья торпеда оказалась роковой...»

Конец «Эдинбурга»

После атаки немцев крен на левый борт «Эдинбурга» стал быстро увеличиваться и вскоре достиг 17 градусов. Несмотря на предпринимаемые меры, он все продолжал увеличиваться. Ситуация была критической. Контр-адмирал Бонэм-Картер приказал Фолкнеру снимать с корабля экипаж. 440 человек перешли на «Госсамер», остальные 350 – на «Харриер». Последними крейсер покинули командир и контр-адмирал. 800-тонные тральщики оказались настолько перегруженными, что все личные вещи и ценное оборудование пришлось оставить на борту обреченного крейсера – с собой офицеры взяли только бинокли, вахтенный журнал и списки личного состава.

Чтобы как можно скорее продолжить путь (а основания спешить были: поврежденные эсминцы и перегруженные тральщики в случае встречи с неприятелем не имели никаких шансов спастись), Бонэм-Картер приказал добить дрейфующий «Эдинбург».

«Харриер» с малой дистанции сделал 20 выстрелов в район ватерлинии, но никакого результата это не дало. Затем рядом с крейсером сбросили две серии из 24 глубинных бомб, установленных на малую глубину, увы, опять без какого-либо эффекта. Тогда выполнить печальную миссию поручили эсминцу «Форсайт». С дистанции 1350 метров была выпущена торпеда, попавшая в левый борт в районе второй трубы. Четвертый подводный взрыв стал для крейсера смертельным: в 8 часов 52 минут он исчез под водой.

В письме своей жене 13 мая контр-адмирал Бонэм-Картер писал: «Мне удалось снять всех офицеров, кроме двух, которые были убиты, и около 800 рядовых из 850. “Эдинбург” тонул очень медленно, и так как германские эсминцы находились все еще поблизости, я приказал нашему эсминцу “Форсайт” выпустить по “Эдинбургу” торпеду. Через две минуты он затонул».

Из воспоминаний матроса крейсера «Эдинбург» Джона А. П. Кеннеди: «Котельное отделение “А” постепенно было затоплено, и пара не хватало. Бой еще продолжался, но вода продолжала поступать, и был отдан приказ покинуть корабль. Я был еще внизу, когда это произошло. Немцы были слишком заняты спасением своих, когда “Хуссар” поставил дымовую завесу. “Госсамер” подошел к нашему правому борту, а “Харриер” – к левому.

Сейчас, чтобы оценить ситуацию, вы должны осознать, что эти тральщики были водоизмещением всего 815 тонн и очень малых размеров – 230 на 33,5 фута. Они должны были принять 45 раненых, в основном, носилочных, и более 800 человек экипажа “Эдинбурга” сверх своего экипажа в 80 человек.

Когда я вышел на палубу, эвакуация шла полным ходом. Крейсер погрузился настолько, что его палуба находилась почти на одном уровне с палубами тральщиков. Первыми грузили раненых; и бывали драматические моменты, когда во время передачи носилочных раненых корабли начинали расходиться. К счастью, все обошлось благополучно. Паники не было. Все организованно выстроились вдоль лееров и, как только освобождалось место, по очереди прыгали на палубу тральщика. Их команды помогали переправке. Невероятное количество – 440 человек, включая меня, перепрыгнули на “Госсамер”, на котором разместилась своя доля раненых, а 350 человек плюс раненые, адмирал и командир оказались на “Харриере” Бомбовый погреб с золотом был затоплен в четверг, и я не думаю, чтобы кто-нибудь о нем вспомнил.

Большинство переправившихся на тральщики спускались вниз, где им было приказано не двигаться во избежание потери устойчивости. Я остался на палубе. Не было заметно, чтобы “Эдинбург” погружался, и возникла мысль о возвращении на него. По правде говоря, я был рад, когда было решено, что это бесполезно. Орудийный огонь и 24 глубинные бомбы, установленные для подрыва, не дали видимого эффекта, а у “Форесайта” оставалась только одна торпеда. Она была выпущена, но, к нашему ужасу, через положенный промежуток времени взрыва не последовало. Все наконец вздохнули с облегчением, когда он произошел (холодная вода замедлила процесс). “Эдинбург”, демонстрируя чистокровную породу до конца, грациозно погрузился кормой в течение трех минут. Потом мы все спустились вниз, приняли по рюмке крепкого рома и, к счастью не атакуемые ни подводными лодками, ни самолетами, со скоростью девять узлов направились в Кольский залив. В это время причина нашего несчастья, U-456, находилась прямо под крейсером, и когда она погружалась, сильный шум от тонущего корабля дал понять экипажу, что они сами едва не были погребены в ледяной могиле. Однако лодка уцелела, и командир ее получил Железный крест, но годом позже U-456 потопили самолеты и эскортные корабли у Азорских островов.

Корабли прибыли в Кольский залив после часа 3 мая. Усталые, замерзшие, с начинающейся нервной реакцией, мы высадились в Полярном. Нас выстроили на длинной набережной и провели перекличку.

Здесь мы впервые узнали, кто был убит или ранен. Командир поблагодарил всех за сделанное и высказался оптимистически по поводу скорого возвращения домой. Здесь мы в последний раз были вместе. Сколько-то человек должны были разместиться в Полярном, раненые – госпитализироваться в Мурманске, а основная часть – около 500 человек – отправлялась в Ваенгу».

Известный британский военно-морской историк С. Роскилл пишет относительно гибели «Эдинбурга»:

«В конце апреля в море вышли два встречных конвоя – PQ-15 в составе 25 судов и QR-11 в составе 13 судов. Организация проводки конвоев оставалась прежней, но в состав кораблей охраны был включен корабль ПВО. В непосредственном охранении конвоя, вышедшего из СССР, находились шесть эсминцев, четыре эскортных корабля и траулер, а непосредственное прикрытие осуществлял крейсер “Эдинбург” (флаг контр-адмирала Бонхэм-Картера). Кроме того, на первом этапе пути конвоя его сопровождали английские тральщики и два советских эсминца. 29 апреля немецкая воздушная разведка и подводные лодки обнаружили конвой, а во второй половине следующего дня U-456 атаковала крейсер “Эдинбург”, шедший противолодочным зигзагом впереди конвоя. Торпеда попала в корму, и крейсер малым ходом в сопровождении двух эсминцев пошел в Мурманск. Ему надо было пройти 250 миль, а после полудня 1 мая вслед за безрезультатной атакой немецкими торпедоносцами конвоя появились три эсминца противника. Они предприняли не менее пяти попыток прорваться к конвою, но умело и решительно действовавшее охранение (оно было значительно слабее атакующей стороны) не допустило этого. Погибло одно советское судно. Не добившись успеха, немецкие эсминцы оставили конвой QR-11. Остаток пути он прошел без инцидентов.

Тем временем “Эдинбург” медленно шел на восток; вечером 1 мая к нему присоединились четыре тральщика. А рано утром следующего дня появились немецкие эсминцы. Последовала серия схваток, в ходе которых крейсер повредил и вывел из строя эсминец противника, но сам получил торпеду в среднюю часть, которая расколола его почти пополам. Оба эсминца также были тяжело повреждены и вышли из строя. Таким образом, все три английских корабля остались без хода и почти все их вооружение не действовало. Два эсминца противника могли уничтожить английские корабли, но они, сняв команду со своего поврежденного корабля и затопив его, ушли. Английские эсминцы сумели дать малый ход. Тральщики сняли экипаж крейсера, и он был потоплен торпедой».

Кто виноват?

Гибель «Эдинбурга» вызвала у советских и английских адмиралов поток взаимных упреков. Англичане подчеркивали, что трагедия произошла в так называемой зоне ответственности советского ВМФ, и, несмотря на это, Северный флот направил на помощь крейсеру всего лишь одну боевую единицу – сторожевик «Рубин». Особые нарекания вызвал у британских моряков преждевременный уход «Гремящего» и «Сокрушительного» – их 130-мм пушки оченьгодились бы в бою с немецкими эсминцами. Раздосадованные англичане утверждали, что наши моряки спешили домой отметить Первомайский праздник. Но в действительности причина крылась в другом: дальность плавания советских миноносцев была вдвое меньше проектной и покинуть «Эдинбург» их заставила нехватка топлива.

Действия экипажа английского крейсера заслуживают наивысшей оценки. Получив тяжелейшие повреждения, потеряв 57 человек убитыми и 23 ранеными, корабль до последнего, третьего торпедного попадания сохранял боеспособность и даже уничтожил вражеский эсминец. Что же касается перегрузки золота на подошедшие корабли, то это было невозможно: бомбовый отсек, где оно хранилось, оказался мгновенно затопленным после взрыва самой первой торпеды.

Обстоятельствам гибели «Эдинбурга» в разное время давались различные оценки. Одни считали сражение за 71-й параллелью славной страницей в истории британского флота. Другие утверждали: потопление немцами «Эдинбурга» явилось следствием грубейших ошибок командования конвоя. А по версии третьих, Бонхэм-Картер умышленно «подставил» флагманский корабль под удар немцев, чтобы столь значительной потерей дискредитировать саму идею союзных конвоев. У нас эта версия впервые прозвучала из уст А. А.Чернова в альманахе «Полярный круг» за 1982 год. Вкратце суть ее такова. Контр-адмирал ненавидел советскую власть. Он отдал непостижимый для здравого ума приказ командиру «Эдинбурга» – оставить QR-11 далеко за кормой, этим ослабил конвой и лишил крейсер прикрытия. После торпедирования «Эдинбурга» подлодкой адмирал ничего не предпринял, чтобы перегрузить золото с крейсера на подошедшие корабли... Упоминаемая версия возникла в разгар идеологического противостояния Запада и Советского Союза. Но, как мне кажется, даже тогда ее невозможно было принять всерьез. Загубить

свои корабли назло большевикам? Это что-то из области политического бреда. Так ли уж непостижим для здравого ума маневр крейсера, покинувшего строй конвоя? Тому имеется объяснение – при движении крейсера со скоростью конвоя, а это всего восемь-девять узлов, он представлял собой уязвимую цель. В подтверждение этих слов: 30 апреля крейсер был дважды атакован подлодками, когда следовал в конвое. К слову, такой же маневр крейсер выполнял еще в составе конвоя PQ-14, и тоже из-за риска оказаться добычей подлодок. Еще можно предположить: поскольку крейсер обладал высокой скоростью, достаточным вооружением, не исключено, что Бонхэм-Картер решил разведать обстановку по курсу конвоя. Ослабил ли адмирал боевое охранение? Не настолько, чтобы в отсутствие крейсера конвой подвергся разгрому. В составе его оставались эсминцы, корветы, корабль противолодочной обороны, минные тральщики. К тому же в случае нападения на конвой быстроходный «Эдинбург» успевал вернуться. Кстати, в ходе сопровождения транспортов в Арктике военные корабли, случалось, отрывались от них и на более значительные расстояния, чем 20–30 миль.

Начнем с того, почему после торпедирования «Эдинбурга» командир конвоя не распорядился перегрузить золото на подошедшие советские и английские корабли. Была ли вообще возможность на океанской зыби, с борта на борт, из рук в руки передать пять с половиной тонн золотых слитков? Еще в Мурманске, когда крейсер принимал груз, по кораблю объявили аврал, привлекли всех свободных от вахты моряков. Тут же предстояло бы извлечь пять с половиной тонн груза из затопленных, разрушенных нижних помещений аварийного корабля. Сколько сил, времени, людей на это потребовалось бы из команды, полностью занятой борьбой за живучесть да еще и постоянно ожидающей повторного нападения?!

В оправдание решений контр-адмирала Бонхэма-Картера можно сказать, что положение крейсера было на самом деле критическим, крайне сложной была и оперативно-тактическая обстановка в районе боя. Действия командира Бонхэма-Картера были по возвращении в Англию изучены с членами специальной комиссии и признаны вполне разумными. Крейсер пытались спасти и буксировали столько, сколько было возможно, а затопили только тогда, когда он был в очередной раз торпедирован и стал тонуть.

Неоднозначно можно оценить изначальное решение Бонхэма-Картера, оставив основной конвой позади, прорываться в Англию на «Эдинбурге». Но и в этом решении, как мы уже говорили, был определенный резон. Не

стесненный тихоходными транспортами, крейсер имел больше шансов проскочить наиболее опасный район нахождения немецких подводных лодок. Кроме того, одиночный скоростной корабль представлял для немецких самолетов и кораблей гораздо менее значимую цель, чем несколько десятков тихоходных транспортов. То, что «Эдинбург» был все же торпедирован, возможно, дело его величества случая, который на войне часто перечеркивает все логические схемы. Можно предположить, что вследствие утечки информации (в Мурманске, Москве или Лондоне) немцы точно знали о том, что на «Эдинбурге» будет переправляться золото, и потому целенаправленно охотились именно за ним.

Отметим: англичане полагали, что исход боя мог быть не столь трагичным для «Эдинбурга», если бы охранение «Эдинбурга» не покинули советские эсминцы. По мнению наших союзников, немцы не решились бы атаковать, имея три эсминца против четырех английских и двух русских. Отход «Гремящего» и «Сокрушительного» в Мурманск для англичан явился полной неожиданностью. К тому же они были уверены, что советские корабли вскоре вернутся, ведь события разворачивались в зоне оперативной ответственности советского флота. Но этого не произошло. Относительно того, почему наши эсминцы, заправившись топливом, сразу же не вернулись к оставленному ими «Эдинбургу», ответа нет. Все наши источники на этот счет упорно молчат. По времени и скорости наши эсминцы вполне успевали. Но даже если бы и не успевали, а дали радио через сторожевик «Рубин», что вот-вот подойдут и окажут помощь, англичане вполне могли бы еще продержаться несколько часов в ожидании помощи, а потом общими силами предпринять еще одну попытку прорыва в Мурманск.

Крайне сложно оценивать ситуацию задним числом. Можно осторожно предположить, что Головкин просто не решился рисковать двумя самыми мощными кораблями своего флота, бросая их в такую свалку, исход которой было невозможно предугадать. Достоин ли он за это порицания? Разумеется, картина не слишком красивая: пообещать союзнику вернуться, чтобы помочь, и ничего после этого не сделать, – не лучший поступок и для адмирала, и для моряка. Однако Головкин прекрасно понимал, что для англичан потеря крейсера не слишком значима, а он, лишившись двух лучших эсминцев, останется совершенно безоружным. Это при том, что переход «Эдинбурга» был всего-навсего эпизодом битвы за Север и впереди у Головкина было еще три года войны! Что же касается золота, то, как мы знаем, Головкин лично за него не отвечал, а потому в тот момент его волновали куда более близкие ему дела.

Англичане не скрывали досады и произошедшую трагедию с «Эдинбургом» объяснили однозначно – русские бросили их для того, чтобы отпраздновать свой пролетарский праздник 1 Мая в базе. В одной из современных версий тех событий высказывается мысль о том, что наше командование просто смалодушничило по причине серьезных неудач, имевших место как раз в те же дни на Северном флоте. Рисковать еще и эсминцами наши не стали. В целом этот инцидент, по некоторым свидетельствам, на определенное время серьезно обострил отношения между союзниками, что прослеживается и в мемуарах командующего Северным флотом А. Г. Головки.

По ориентировочным данным советских моряков, место гибели «Эдинбурга» находилось в пределах 72°06' северной широты и 37°3' восточной долготы и 72°3' северной широты и 34°3' восточной долготы. Приведенные в отечественных документах координаты места гибели крейсера, определенные в условиях боя, плохой видимости, длительного отрыва от береговых ориентиров, усталости личного состава и невысокого уровня штурманского вооружения кораблей охраны, переоборудованных из гражданских судов, вызывали законные сомнения. Район предполагаемого затопления крейсера составлял примерно прямоугольник со сторонами 110×165 километров, то есть около 18 тысяч квадратных километров, если бы его пришлось отыскивать с надежным перекрытием ошибок в определении точного места затопления. Действительное же место гибели корабля оказалось в точке с координатами 72°06' северной широты и 35°09' восточной долготы. В Лондоне Военное министерство обозначило место гибели «Эдинбурга» как «военную могилу».

США получили свою плату от Госбанка СССР, который, в свою очередь, 12 сентября 1944 года получил страховую сумму от Госстраха СССР (ныне Ингосстрах) в размере 6 миллионов 227 тысяч долларов. Бюро страхования военных рисков английского правительства выплатило Госстраху СССР свою долю страховки в размере двух миллионов долларов (500 тысяч английских фунтов стерлингов). С момента этих выплат все права на груз золота, оставшийся на крейсере, перешли к Госстраху СССР и Английскому правительственному бюро. После этого о погибшем золоте все как будто забыли, но, как оказалось, не навсегда.

Страсти по золоту

Закончилась Вторая мировая война, и вся информация о содержимом ящиков на борту погибшего крейсера перестала быть тайной. Первые сообщения о золоте появились в английской прессе сразу же после войны, а с 1950-х годов начались разговоры о его возможном подъеме. Но как это сделать? Корабль затонул на глубине в четверть километра. Кроме того, правительство Великобритании, дабы пресечь возможные претензии разного рода авантюристов, объявило «Эдинбург» военным захоронением (как-никак на нем покоились останки 57 моряков), и, следовательно, тот получал полную неприкосновенность.

Вопрос о поднятии золота с «Эдинбурга» впервые был поставлен Министерством финансов СССР перед правительством еще в январе 1946 года, но поддержки не получил.

Впрочем, для отказа Минфину были в то время и объективные причины. Дело в том, что имевшаяся тогда на вооружении аварийно-спасательной службы ВМФ СССР аппаратура могла обеспечить работу водолазов лишь на глубинах до 120 метров. Впрочем, причина отказа крылась не в этом. На эту тему было наложено некое табу.

И все же советским финансистам пришлось снова поднять вопрос о затонувшем золоте. Произошло это в марте 1954 года. Именно в это время в финансовых кругах СССР стало известно, что тема золота «Эдинбурга» начала волновать и англичан. Делать вид, что такой проблемы не существует, дальше было просто нельзя. Уже в апреле 1954 года английский посол в СССР обратился в МИД СССР с нотой, в которой сообщил, что Лондон рассматривает вопрос о подъеме золота «Эдинбурга». Тогда-то стало известно, что еще в 1950 году английский флот провел секретную операцию по уточнению места гибели «Эдинбурга» и осмотру его останков с помощью телеаппаратуры. Англичане очень хотели поднять золото с погибшего крейсера, но без разрешения советской стороны не могли этого сделать. Погибшее золото продолжало оставаться собственностью СССР. А потому любая самодеятельность с его подъемом могла быть расценена как пиратство.

Министерство иностранных дел СССР приняло английскую ноту к сведению, но никакого ответа на нее не дало. Была в разгаре холодная война, иметь дело с потенциальными врагами-империалистами, да еще в столь щекотливом вопросе, как совместный подъем золота, никто не хотел.

Более того, район гибели крейсера «Эдинбург» был включен в систему полигонов боевой подготовки для кораблей Северного флота, таким образом можно было держать под контролем данный район от возможных попыток английской стороны овладеть советским золотом. Англичане, впрочем, о самостоятельности и не помышляли, боясь неизбежного международного скандала. Однако свои корабли в данный район тоже периодически посылали, так, на всякий случай. Бывшие союзники теперь настороженно приглядывали друг за другом. «Эдинбургская тема» снова на некоторое время была заморожена.

В 1963 году попытку организовать операцию по подъему золота с «Эдинбурга» предприняла некая частная англо-голландская компания. Ей, разумеется, было отказано.

В очередной раз вопрос о золоте на дне Баренцева моря был поднят сразу несколькими водолазными фирмами в 1976 году, но из Москвы вновь последовал отказ о сотрудничестве в данном вопросе. Отечественная подводная аппаратура не позволяла работать на такой большой глубине, где лежал «Эдинбург» (по предварительным расчетам, около 250 метров), а помощи у империалистов мы просить не хотели.

Прошло еще три года, и тема золота «Эдинбурга» снова стала на повестке дня. В октябре 1979 года в советское посольство в Осло обратилась норвежская фирма «Столт-Нилсен Редери» с уведомлением о проведении исследований по поиску судов, затонувших в Баренцевом море в годы Второй мировой войны, включая и крейсер «Эдинбург». Лед понемногу тронулся, и впервые за все послевоенное время советские представители начали хотя бы обсуждение «эдинбургской темы». Некоторое время Ингосстрах вел с норвежцами вялотекущие переговоры, но затем из Кремля последовала команда прекратить все разговоры о золоте «Эдинбурга». Норвежцы остались ни с чем, хотя и жаловались, что уже успели вложить в разработку проекта миллион долларов. Москва почему-то упорно не хотела выносить информацию о затонувшем золоте на международный уровень. Но почему? Только лишь нежеланием сотрудничать это объяснить сложно. Вполне возможно, что была еще одна, куда более весомая причина (о ней мы поговорим в конце нашего повествования).

Периодически желание заняться золотом «Эдинбурга» высказывали и английские предприниматели, но там особо ретивых одергивало уже собственное правительство, мотивируя свои отказы тем, что нельзя «тревожить прах мертвых героев, погибших за правое дело».

Тем не менее разработка проектов подъема золота не прекращалась.

Наиболее преуспел в этом англичанин Кейт Джессоп. Будучи опытным водолазом, обслуживавшим буровые платформы в Северном море, он хорошо разбирался в подводной технике, а кроме того, обладал способностями историка-исследователя. Отвечая на протесты ветеранов «русских конвоев», требовавших не беспокоить останки погибших моряков, Джессоп заявил, что подъем золота будет осуществлен через торпедную пробоину в правом борту и все остальные помещения крейсера останутся нетронутыми.

Наконец и нашей стороне стало ясно, что делать вид, будто никакой проблемы золота «Эдинбурга» нет, больше нельзя. Подводная техника с каждым годом совершенствовалась, и в скором времени могла сложиться ситуация, что золото подняли бы на поверхность какие-нибудь черные кладоискатели, а потом ищи-свищи их!

В 1981 году правительство СССР наконец-то решило дать разрешение на подъем золота с «Эдинбурга», чтобы навсегда закрыть этот неприятный вопрос. Начались консультации, в которых приняли участие специалисты Министерства иностранных дел, Министерства обороны и Министерства финансов СССР и Англии.

Из списка возможных кандидатов на выполнение этой непростой задачи была выбрана английская спасательная компания «Джессоп мэрин рикавериз», возглавляемая Кейтом Джессопом. Она показалась заказчикам наиболее подготовленной к столь сложному и деликатному предприятию, как подъем золота со дна Баренцева моря.

Джессоп более 10 лет собирал всевозможную (подчас весьма противоречивую) информацию о последнем походе «Эдинбурга», пока в 1979 году не решился организовать поисковую экспедицию. Его партнером стала норвежская фирма «Столт-Нильсен». Хотя конкретных результатов экспедиция не принесла, но район поиска удалось обозначить довольно четко. Особенно ценным оказалось свидетельство капитана одного траулера: в его сеть попали обломки – похоже, с «Эдинбурга».

В следующем году Джессоп совместно с водолазной компанией из города Абердина создал собственную фирму «Джессоп мэрин рикавериз». Заинтригованные солидным кушем, в его проекте согласились участвовать известные корпорации – английская «Ракал-Декка» и западногерманская OSA. Первая обеспечила экспедицию электронным и гидроакустическим оборудованием, вторая предоставила поисковое судно «Дэмптор». К тому времени у Джессопа появились конкуренты, летом в районе гибели «Эдинбурга» работало судно «Дроксфорд» саутгемптонской компании «Рисдон-Бизли», но результаты его поиска остались неизвестны.

5 мая 1981 года был подписан трехсторонний договор между Министерством торговли Великобритании, Министерством финансов СССР и «Джессоп мэрин рикавериз» о заключении контракта на проведение работ по поиску «Эдинбурга» и поднятию затонувшего золота.

Согласно контракту, право на большую часть золота (3 тонны 745,8 килограмма) принадлежало советской стороне, а на оставшуюся часть (1 тонна 788,8 килограмма) – английской. Доля спасателей оговаривалась в размере 45 % от спасенной части. Стоимость золота по существовавшим на то время ценам (410 долларов за унцию) оценивались почти в 80,2 миллиона долларов. Таким образом, наша страна могла рассчитывать за вычетом доли спасателей на получение 2 тонны 60,2 килограмма золота стоимостью 29,8 миллиона долларов. При этом все расходы по проведению операции ложились на английскую сторону, на которой висел риск, традиционно применяемый в мировой практике спасателей: «Без спасения нет вознаграждения». При этом водолазы должны были получить за каждый поднятый слиток золота по 63 фунта, а кроме того, по 9000 фунтов за три недели работы под водой.

Так как экспедиция на «Эдинбург» вызвала большой шум в западной прессе, то конкуренция среди водолазов за право участвовать в ней была очень большая. Помимо немалых денег, сам факт участия в столь разрекламированной акции гарантировал всем участникам хорошие контракты и в дальнейшем. Отбор среди водолазов был весьма жестким. Каждый кандидат должен был иметь опыт глубоководных погружений более чем на 150 метров, опыт передвижения и ориентирования внутри затонувших судов, уметь обращаться с неразорвавшимися снарядами и т. д.

Всего предполагалось отобрать 12 водолазов, которые должны были непосредственно работать под водой; еще четверо водолазов должны были страховать их сверху. В результате жесткого отбора водолазную команду удалось укомплектовать лучшими специалистами из различных стран. Водолазов Джессопа недаром шутливо именовали «сборной командой мира».

Проведению операции предшествовала огромная подготовительная работа. После опубликования статьи о золоте «Эдинбурга» в газете «Санди Таймс» было получено около 300 откликов от оставшихся в живых членов экипажа «Эдинбурга» и их родственников. Все эти люди были досконально опрошены с целью получения даже самой мизерной информации. Одним из наиболее содержательных, оказался рассказ бывшего командирского вестового. Он сообщил о времени атаки и последних минутах крейсера. Интересную информацию предоставил и бывший корабельный плотник,

который в свое время укладывал ящики с золотом в бомбовый погреб: он подробно описал бомбовый погреб с расположением выгородок и входных дверей.

Обрадованный Кейт Джессоп не стал тратить времени даром. В течение июня 1981 года отобранные для участия в экспедиции водолазы внимательно изучили внутренние отсеки однотипного с «Эдинбургом» крейсера «Белфаст». Особенно большое внимание было уделено изучению корабля в районе 80-го и 93-го шпангоутов, то есть там, где располагался бомбовый погреб с золотом.

О. А. Крымцев и А. Л. Злобин пишут:

«Предложенные нам на рассмотрение финансовые условия в целом предусматривали, что советская сторона передаст спасателю в качестве вознаграждения 50 % от стоимости груза золота, если его вес превысит три тонны. Если же им удастся поднять не всю партию золота, то его владельцы получают менее 50 % спасенного груза, так как вознаграждение, по версии спасателей, в размере 25 % от стоимости поднятого груза при его весе до трех тонн должно перейти в их распоряжение (включая первую тонну).

Советская сторона не стала заикливаться на вопросе о размерах этого вознаграждения, так как это было компетенцией министра финансов и ЦК КПСС. Поэтому, приняв к сведению пожелания норвежцев, мы отстаивали те позиции потенциального контракта, в которых мы сами могли что-то решать, будучи уверенными, что наши непосредственные руководители одобряют такие действия. К тому же норвежцы предложили, чтобы первая тонна спасенного золота пошла на компенсацию произведенных ими затрат по поиску затонувшего корабля, а также на предстоящие расходы по подготовке всех необходимых технических средств и судов к спасательным работам. Они уверяли, что уже затратили на поиски около миллиона долларов.

В ходе непростых дискуссий нашей финансовой группе удалось настоять на принципе компенсации затрат, который должен лежать в основе контракта: без спасения нет вознаграждения. Кроме того, техническая группа нашей делегации сумела убедить представителей “Столт” в необходимости ознакомления советских представителей на переговорах с судами и поисковыми средствами фирмы, для того чтобы у нашей стороны сложилось твердое убеждение в способности фирмы осуществить сложные подводные работы.

Нам также удалось склонить норвежцев к готовности принять наших наблюдателей на операцию по подъему золота с “Эдинбурга”. На время остался открытым вопрос об участии наших наблюдателей на этапе

продолжения поисковых работ. Мы договорились, что этот вопрос будет улажен на втором этапе наших переговоров, которые “Столт” предложила провести в Норвегии в июне 1980 года. Во время этих переговоров норвежцы намеревались показать советской делегации свои технические средства и производственную базу.

Советский Союз не являлся полным хозяином золота, поэтому мы отметили, что англичане при желании могут стать стороной окончательного контракта. Естественно, достижение договоренности с английской стороной было взято на себя норвежцами, хотя они и попросили нас о содействии в переговорах с британскими властями.

Надо отметить, что в процессе переговоров норвежцы держались суховато и были уверены в успехе операции. Они были сильно разочарованы, словно на них полился холодный душ, когда узнали от нас, что речь пойдет о 5,5 тоннах золота, а не о 10 тоннах, как они рассчитывали, прочитав мемуары бывшего командующего Северным флотом адмирала Головкина.

Подъем золота с крейсера, как и вообще подъем груза с любого затонувшего корабля, складывается из нескольких этапов: уточнение района гибели судна; допоиск судна в выявленном районе; его идентификация и точное обозначение местоположения; расчистка подходов к отсекам, где находится груз; собственно подъем груза. Каждый этап этого процесса имеет свои особенности, методы выполнения, типы используемой аппаратуры, оборудования и судов-носителей. В силу этого к выполнению работ, связанных с подъемом груза с «Эдинбурга», Джессоп привлек несколько фирм, образовав своего рода консорциум под руководством собственной фирмы «Джессоп марин рикавериз лимитед». В состав консорциума входили фирма «Ракал-Декка сюрвей» (задачей которой было обнаружение крейсера), фирма «Вартон-вильямс лимитед» (предоставившая поисковое оборудование и организовавшая водолазные работы) и фирма «Офшор сепплай ассошиэйшн» (предоставившая судно обеспечения подводно-технических работ «Стефанитурм»). Условия контракта выражались, во-первых, формулой «без спасения нет вознаграждения». Стороны договорились, что фирма Джессопа несет все затраты по подъему золота сама и в случае неудачи никакой компенсации ей не полагается. Если же золото будет поднято, то, учитывая, что работы сопряжены со значительным риском, фирма «Джессоп марин рикавериз» получит 45 % драгоценного металла. Оставшиеся 55 % должны быть поделены между СССР и Великобританией в пропорции примерно 2:1, так как Советский Союз еще в годы войны получил страховку в размере

32,32 % от стоимости золота, выплаченную Британским бюро страхования от военных рисков. Соответственно, этот процент лежащего на дне драгоценного груза автоматически перешел в собственность англичан.

Определение местоположения погибшего судна – непростая задача. Достаточно сказать, что поиски парохода «Египет», затонувшего в 1922 году на глубине около 100 метров с грузом золота, продолжались около трех лет. Пароход «Ниагара», подорвавшийся на mine и также унесший с собой на глубину около 130 метров груз золота, искали около двух месяцев, хотя район его гибели был известен (площадь его составляла 16 квадратных миль). Случай с «Эдинбургом» осложнялся еще и тем, что в горячке боя должной прокладки курсов кораблей, участвовавших в операции, не проводилось. Тем не менее фирма «Ракал-Декка» взялась за эту задачу. Специалисты фирмы в первую очередь запросили из архивов все материалы английского ВМФ, относящиеся к гибели крейсера, и нанесли на карту вероятные точки затопления корабля. Разброс получился весьма значительный – точки уложились в прямоугольнике со сторонами 30×50 миль. Сведения из немецких архивов и опрос оставшихся в живых участников боя ситуации не прояснили.

Вторым источником информации были данные о зацепах рыболовецких тралов за неопознанные препятствия на дне. В принципе, каждый зацеп трала должен был фиксироваться в вахтенном журнале судна, а высококачественное навигационное оборудование современных рыболовецких судов должно было обеспечить высокую точность определения места зацепа. Однако анализ и этого источника информации оказался обескураживающим. В материалах, полученных с рыболовецких судов, как правило, координаты устанавливались по одному определению и, в основном, относились к самому судну, а не к положению трала, который находился в стороне от судна на километр-полтора. Более того, как только капитаны рыболовецких судов узнавали о том, что в данном районе возможны зацепы, они прекращали лов и, следовательно, достаточного числа определений мест зацепов не получалось.

Таким образом, большинство приведенных в рыболовецких документах сведений были отвергнуты как недостоверные. Внимание специалистов фирмы привлек лишь один район, где все-таки происходили неоднократные зацепы, а суда, информировавшие о них, были оборудованы достаточно точной и надежной навигационной системой «Декка навигатор». Все эти зацепы укладывались в круг радиусом 3 мили. Однако большинство зафиксированных захватов отстояли от официальной точки гибели крейсера на много миль к северо-западу, хотя и находились при

этом внутри ранее установленной зоны 30×50 миль. Аналогично определилась и вторая зона поисков, в девяти милях от первой, также представлявшая собой круг радиусом три мили.

На этом этапе было решено перейти от работы в архивах к поискам крейсера в море. Для решения задачи необходимо было использовать три группы оборудования: навигационное, поисковое и обработки данных.

Навигационная система представляла собой комбинацию аппаратуры, использующей различные методы определения местоположения. Основу составила радионавигационная система «Хай-фикс» с двумя установленными на берегу опорными радиомаяками-ответчиками, обеспечивающая определение места в зоне работ с точностью ± 30 метров на расстоянии 150 миль от маяков-ответчиков. Параллельно системе «Хай-фикс» работали спутниковая навигационная система «Декка ОЗ-2» и навигационная система «Декка навигатор».

Подводная поисковая аппаратура включала в себя буксируемый гидролокатор бокового обзора фирмы «Кляйн», имеющий рабочую частоту 50 кГц и полосу захвата 600 метров вправо и влево от траектории движения локатора. Кроме того, на борту поискового судна были гидролокатор той же фирмы, имевший рабочую частоту 100 кГц и меньшую дальность действия, но бо́льшую разрешающую способность, эхолот «Дезо-10» фирмы «Атлас» и магнитометр.

Две автоматические системы обработки и отображения навигационной информации могли обслуживать независимо любую из навигационных систем, представляя информацию на графопостроителях в разном масштабе.

Бо́льшая часть перечисленного оборудования была установлена на палубе поискового судна «Дамматор» в контейнерах-лабораториях.

Первая операция

Спасательное судно «Даммтор» вышел из Питерхеда (Шотландия) 30 апреля 1981 года. За два дня до этого в Норвегию по воздуху было переброшено и к 10 мая смонтировано оборудование береговых опорных радиомаяков-ответчиков системы «Хай-фикс». К моменту подхода «Даммтора» в район работ радионавигационная система была откалибрована.

9 мая на грунте на глубине 244–250 метров был обнаружен большой корабль.

13 мая «Даммтор» установил на грунте в месте поисков гидроакустические маяки подводной навигационной системы «Аква-фикс-2», и работа началась.

Тщательность подготовки экспедиции оправдала себя сразу. Уже 14 мая, в 14 часов 21 минут, на диаграмме изображения с буксируемого за судном гидролокатора бокового обзора прописалась цель – не опознанное пока, но достаточно крупное судно. «Даммтор» сделал еще несколько галсов вокруг найденной цели, используя эхолот и 100-килогерцевый гидролокатор, после чего стало окончательно ясно, что обнаружено крупное судно и что для его визуального осмотра можно посылать дистанционно управляемый подводный аппарат с телевизионной камерой.

15 мая «Даммтор» встал на якорь, и под воду был спущен поисковый телеуправляемый аппарат «Скорпио». Однако якорь оказался положенным не очень точно, ветер был довольно сильным, и первая попытка установить гидроакустический контакт между «Скорпио» и целью успехом не увенчалась. Аппарат подняли на поверхность. В тот же день был произведен еще один спуск «Скорпио» – и снова безрезультатно. Лишь в третий раз аппарат вышел на цель.

Убедившись, что «Эдинбург» действительно найден, «Даммтор» вышел в точку над крейсером и определил свое положение по радионавигационным системам «Хай-фикс» и «Декка навигатор», а также по 22 проходам навигационного искусственного спутника Земли. Затем «Даммтор» ушел, унося координаты «Эдинбурга» и видеофильм его осмотра, произведенного с помощью телевизионной системы «Скорпио».

Повторное изучение видеофильма на берегу подтвердило, что найден именно «Эдинбург». Одним из решающих доводов «за» было изображение висящего на шлюпбалках 10-метрового катера, который мог принадлежать

только «Эдинбургу».

– ...На видеофильме «Эдинбург» выглядит хорошо сохранившимся и целым, – заявил руководитель поисковых работ.

Корабль лежал на левом борту. На нем висело несколько рыболовных сетей, но корпус выглядел вполне прилично. Сам корпус и надстройки покрылись серым налетом обрастаний. Анализ повреждений борта, где виднелась пробоина 10×10 метров (по другим данным, пробоина была значительно больше – 18×18 метров), показал, что золото должно было оставаться на своем месте и доступ к нему был возможен.

После обнаружения крейсера наступил следующий этап работы – собственно подъем золота. Предполагалось, что водолазное судно выйдет к месту гибели корабля, спустит под воду водолазов, и они достанут золото. Вроде бы все просто. Однако глубина, на которой предстояло работать, была около 250 метров, температура на рабочей глубине чуть выше +1 °С, и море было достаточно бурным. Только шесть судов во всем мире могли обеспечить работу водолазов в таких условиях.

Теперь наступил черед приступить к работе судну обеспечения подводно-технических работ «Стефанитурм». «Стефанитурм» был построен в 1978 году. Судно имело водоизмещение около 1400 тонн и несло на себе водолазный комплекс фирмы «Дрегер», рассчитанный на погружение водолазов на глубину до 400 метров. Водолазы могли жить в отсеках установленных в трюме барокамер в течение нескольких недель под давлением, равным давлению воды на ожидающем их рабочем горизонте. Дважды в день водолазный колокол доставлял их на дно к месту работы и возвращал на поверхность, в отсеки барокамеры. Таким образом, регулярно, изо дня в день водолазы могли работать по несколько часов на глубине сотен метров и лишь по окончании всей работы один раз пройти декомпрессию.

Для того чтобы во время работы на объекте судно не унесло течением или ветром, на нем была предусмотрена специальная система удержания на месте. Эта система измеряет положение судна относительно установленных на дне гидроакустических маяков, определяет скорость и направление течения и ветра, силу волнения, а затем с помощью специальной вычислительной машины рассчитывает, как и на какое время нужно включить гребные винты, чтобы вернуть судно в прежнюю точку. Таким образом, даже без использования якорей судно может с очень высокой точностью сохранять свое заданное положение в море.

На корме «Стефанитурма» была установлена П-образная рама, с помощью которой можно опустить с палубы на дно или принять на палубу

груз весом до 60 тонн.

Конструкция водолазного комплекса, судна и системы его удержания в точке позволяли вести водолазные работы при ветре до восьми баллов. Организаторы экспедиции предполагали, что вся работа будет выполнена без заходов в порт для пополнения запасов. Поэтому в трюмы «Стефанитурма» было загружено дополнительно 200 тонн баллонов, содержащих 42,5 тысячи кубометров дыхательной смеси для водолазов, состоявшей из 97 % гелия и 3 % кислорода, две установки электродуговой резки металла для работы на глубине до 300 метров, гидрореактивные стволы и другое оборудование. Водолазное снаряжение с дыхательной системой «Кирби-Морган 17» и устройством регенерации позволяло повторно использовать от 62 % до 95 % поданной для дыхания газовой смеси.

«Стефанитурм» вышел в море 28 августа, имея на борту: 12 водолазов, 4 механиков по системам жизнеобеспечения, 4 водолазов обеспечения, 3 руководителей спусков, специалиста по погружениям – руководителя подводных работ, специалиста-минера для руководства работами с боезапасом крейсера, специалиста по системам сбора и регенерации отработанной дыхательной смеси. Кроме них, на борту «Стефанитума» находились 2 представителя советской стороны и 1 представитель правительства Великобритании.

Семь дней спустя судно подошло к району работ. «Эдинбург» был найден с первого захода. Еще по пути к месту погружений восемь водолазов заняли свои места в жилом отсеке барокомплекса «Стефанитурма», и началась их компрессия. До глубины 150 метров давление в отсеке поднималось со скоростью 25 м вод. ст./ч, затем до глубины 225 метров – со скоростью 12,5 м вод. ст./ч.

Точность установки «Стефанитурма» над крейсером была настолько высока, что при первом же спуске водолазный колокол попал прямо в пробоину от торпеды в борту «Эдинбурга». От момента подхода «Стефанитурма» к месту работ до выхода водолазов в воду прошло всего несколько часов.

Первые же спуски, однако, показали, что прежде всего система очистки дыхательной смеси в колоколе от углекислого газа не может обеспечить нормальное дыхание трех человек одновременно. Кроме того, когда в колокол поместили два комплекта 60-метровых шлангов для подачи водолазам дыхательной смеси и горячей воды, в нем осталось место лишь для двух человек. Таким образом, из колокола водолазы выходили попарно, что резко увеличивало их нагрузку.

Первые спуски показали также, что пробоина от торпеды, через которую предполагалось проникнуть в крейсер, загромождена обломками и боезапасом. Было решено прорезать в борту новый проход.

После того как бортовая обшивка толщиной 12 миллиметров была прорезана, водолазам пришлось заняться расчисткой прохода от обломков обрушившихся конструкций и нанесенного в корпус корабля ила. Потребовалось 10 дней работы по восемь часов в сутки, чтобы расчистить проход шириной 4,5 метра сквозь топливную цистерну. Самым крупным объектом, который пришлось удалить, был сорванный взрывом со своего места и закинутый в цистерну компрессор весом восемь тонн.

На исходе 10-х суток подходы к переборке артиллерийского погреба, где должно было находиться золото, удалось наконец освободить. Но здесь водолазов ожидала еще одна неприятность: в переборке зияла трещина – взрывная волна торпеды достала до этого места. Трудно было ожидать, что в погребе все будет найдено в первозданном виде.

Во время 18-го спуска водолазы начали прорезать небольшое отверстие, размером 0,3×0,3 метра, в бомбовое помещение. Это был наиболее опасный момент во всей подводной операции. Пока отверстие не будет проделано, невозможно узнать, что находится за стенкой: там могло быть нагромождение ила и обломков, там могли лежать готовые к взрыву бомбы, но там могло быть и золото.

Из предосторожности сначала проделали разрез размером с мелкую монетку. Если все будет нормально и с водолазами ничего не случится, то после этого можно увереннее прорезать намеченное отверстие. При взрыве и детонации боеприпасов водолазы могли погибнуть, а золото могло так разметать и закрыть сорвавшимися броневыми плитами, что операция грозила бы закончиться плачевно. В течение нескольких минут, пока водолазы производили пробное прорезание, напряжение на спасательном судне, достигло предела.

Постепенно, сантиметр за сантиметром, была вскрыта последняя на пути к золоту переборка, но тут возникли новые, едва ли не еще более сложные проблемы.

Первоначально предполагалось, что отсек размером 4,6×4,6 метра и высотой 2,7 метра должен содержать золото в транспортных ящиках – и ничего более. Оказалось, однако, что все пространство отсека забито обломками и военным имуществом, замытым в ил. Водолазам пришлось вручную в полной темноте извлекать обломки конструкций судна и содержимого артиллерийского погреба, затем грунтососом на ощупь откачивать ил. В иле оказались, помимо сравнительно безобидных вещей,

100-килограммовые авиабомбы, глубинные бомбы, снаряды весом по полтора килограмма, патроны малокалиберных зенитных полуавтоматов, боеприпасы стрелкового оружия, сломанная тара из-под боеприпасов, бухты троса трала-паравана, бикфордов шнур и взрыватели. Лишь после многосуточной утомительной разгрузки артиллерийского погреба, когда уже никто не верил в успех и работа шла, скорее, из упрямства, был достигнут долгожданный успех.

Случилось это так. Произошла очередная пересменка водолазов. Первым из колокола на свою очередную рабочую смену вышел водолаз из Зимбабве Джон Россье. Всего через несколько минут руки нащупали в слое топлива какой-то твердый брусок. Поднеся его поближе к иллюминатору своего шлема, водолаз понял, что видит золото. Он тут же закричал о своей находке: «Я нашел золото! Я нашел золото!» Так и было записано в журнале событий. Этот брусок был сразу же помещен в корзину и поднят наверх.

Поскольку было около 23 часов, то руководство экспедиции находилось в своих каютах. Однако оно очень быстро сбежалось по вызову дежурного руководителя водолазных спусков, называвшегося супервайзером.

В ряде западных изданий неоднократно подчеркивалось, что это было царское золото с царскими орлами, но первый же образец под номером КР 0620 весом 11 килограммов 542,7 граммов с маркировкой герба в виде серпа и молота и надписью: СССР развеял все слухи о его происхождении. На слитке была выбита проба: 9999,0, то есть золото было высочайшей степени очистки, а значит, и стоимости на мировом рынке. Золотой брусок передавался из рук в руки, но вскоре К. Джессоп взял этот слиток и показал находившимся в камере водолазам через иллюминатор. На судне царили праздничное настроение и ликование. Наконец-то цель экспедиции была достигнута и тяжелейший, напряженный труд всех ее участников был оправдан.

Можно только представить себе, что испытывал автор этого проекта К. Джессоп. Осуществилась его многолетняя мечта найти подводное сокровище.

Впоследствии установят, что слиток весил 11 килограммов, а стоимость его составляла около 100 тысяч фунтов стерлингов.

Находка резко подняла настроение, хотя работа по расчистке отсека становилась все труднее. Содержимое артиллерийского погреба слезалось настолько плотно, что без лома оторвать что-либо от общей спекшейся массы было почти невозможно. Тем не менее водолазы в течение 10 дней

лихорадочной работы отправляли на поверхность по полтонны золота за смену.

В начале октября удача начала посматривать на спасателей косо. Наступила пора штормов, а в условиях Баренцева моря это не пустая фраза. За два-три часа погода могла измениться от полного штиля до 10-балльного шторма. Один из таких штормов, силой около 11 баллов, сместил судно с позиции, и при этом все телевизионное оборудование, помещенное внутри крейсера, было оторвано и утеряно. К счастью, в этот момент водолазы находились в барокамере на борту «Стефанитурма». Однако, отработав под водой 32 дня, они совершенно выдохлись. В кладовой «Стефанитурма», запертой на три замка, уже лежали 431 слиток из 465, и руководство экспедиции решило не рисковать более. «Стефанитурм» пошел в Мурманск, а водолазы начали декомпрессию.

На крейсере осталось еще 34 слитка на сумму около 10 миллионов долларов. Это позволит в следующем году провести второй этап операции, который будет финансово оправданным, да вдруг еще обнаружатся дополнительные 4,5 тонны золота, так что не придется изменять условия контракта, срок действия которого был определен на два года.

Итак, 67-м погружением водолазного колокола в 1981 году работы были завершены. Утром 7 октября свободные от вахты члены экспедиции собрались на корме судна, чтобы отдать дань памяти погибшим на «Эдинбурге». Здесь же присутствовали и наши наблюдатели. Дул холодный, пронизывающий ветер. Собравшиеся выслушали слова Д. Кео, представителя Министерства обороны Великобритании, который исполнял роль корабельного капеллана. С крейсера «Эдинбург» был сброшен пластмассовый венок, который ветер тут же погнал куда-то вдаль по беспокойным волнам. После этой прощальной церемонии судно направилось в Мурманск.

Крымцев и Злобин пишут:

«Все прибывшие из Москвы представители прессы и телевидения ожидали у причала, когда наконец можно будет подняться на борт судна. Около 12 дня стоящий у опущенного с судна трапа пограничный наряд начал пропускать посетителей, проверяя документы. Первым поднялся А. Злобин, который тепло приветствовал К. Джессопа и других англичан. После приветствий и обмена первыми вопросами у нас возникло естественное желание посмотреть на “сокровища царя Посейдона”. Нас подвели к “золотой” кладовой, открыли дверь и показали уложенные многими рядами золотые слитки, которые уже были поделены в пропорциях: 2/3 – советскому, 11 /3 – британскому Принципалам, а 45 % от

доли каждого – спасательному консорциуму. Как нам было известно, в Англии консорциум после долгих дебатов так распределил свою прибыль между его участниками: “Джессоп” – 10 %, “Вартон-Вильямс” – 37 %, “Дека” – 3 % и ОСА – 50 %. Таким образом, аренда судна была самой дорогой составляющей.

Золото, на которое мы смотрели, отливало тусклым желтым цветом, все бруски были чистыми и неповрежденными. Даже трудно было представить себе, что вот эти тупые «булыжники» в сумме стоят более 100 миллионов долларов. Каждый из нас взял в руки по бруску ценой в четверть миллиона долларов и сфотографировался с ним на память. Представители прессы сделали свои фотографии золотохранилища, которые вскоре были напечатаны в газетах “Правда”, “Известия”, “Полярная правда”».

В Мурманске спасатели оставили часть золота – определенную соглашением долю нашей страны, затем «Стефанитурм» с драгоценным грузом на борту ушел в Англию. Экспедиция 1981 года закончилась.

Подъем золота с крейсера «Эдинбург» – операция, уникальная по целому ряду факторов. Сроки ее исполнения – поиск, опознание крейсера и разгрузка золота – были фантастически малы. Глубина работы более чем на 100 метров превышала глубины производившихся ранее спасательных работ.

Эти результаты были достигнуты благодаря широкому, комплексному использованию современной поисковой техники: навигационных систем, гидролокаторов бокового обзора и телеуправляемых осмотровых аппаратов. Кроме того, само судно обеспечения подводно-технических работ было снабжено системой динамического позиционирования и глубоководным водолазным комплексом со спуском водолазного колокола через сквозную шахту в центре корпуса судна.

Можно быть совершенно уверенным, что эта экспедиция, доказав возможность проведения аварийно-спасательных работ на глубинах в сотни метров, стала первой в ряду подобных предприятий.

Общая стоимость извлеченного золота составила более 40 миллионов фунтов стерлингов. Это абсолютный рекорд в истории поиска морских сокровищ.

Вторая операция

Второй этап операции по подъему оставшегося в трюме «Эдинбурга» золота первоначально планировалось провести летом следующего, 1982 года. Однако вмешались непредвиденные обстоятельства. Английское правительство предъявило претензии к «Джепссон марин рикавериз», а против самого Кейта Джепссона начали следствие. И хотя в конце концов во всем разобрались, время на организацию экспедиции уже ушло. Заключенный с СССР контракт прекратил свое действие и был автоматически расторгнут.

Эту операцию предложил взять на себя главнокомандующий ВМФ СССР, адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков. У него был свой резон. Под организацию экспедиции Горшков хотел закупить для аварийно-спасательной службы ВМФ новейшее западное глубоководное оборудование. Но в правительстве рассудили иначе. Операцию решено было осуществить со спасательного судна «Спрут», принадлежавшему Мингазпрому. Не видя в этом никакой пользы для себя, руководство ВМФ от участия в операции отказалось. А затем умерла и сама идея операции без участия западных кампаний.

Подъем со дна моря оставшихся ценностей удалось осуществить только через пять лет. Хотя на борту крейсера оставалось еще 375 килограммов золота, консорциум Джессопа распался. Его компаньоны посчитали, что предстоящие расходы могут не окупиться. В конце концов английский предприниматель продал советско-британский контракт своим конкурентам – фирме «Уорлтон-Уильямс».

Представитель британского Министерства обороны в процессе подготовки к операции сообщил, что англичане не разрешат свободного поиска нового груза, а доступ к нему при обнаружении возможен лишь при условии, что не будут потревожены останки погибших моряков. Затем договаривающиеся стороны условились об исключении нахождения представителей прессы на борту, которые прошлый раз несправедливо обвинили водолазов в глумлении над обнаруженными останками трех человек.

Новое, прекрасно оборудованное судно «Дипвотер-2» 28 августа 1986 года вышло из шотландского порта Питерхед и направилось в Баренцево море.

Из-за сильной мути, поднимавшейся при работе водолаза, не удавалось

использовать телевидение для контроля за его работой, но почти все время осуществлялось обследование крейсера подводными роботами, один из которых, РЦВ-225, опускался в артиллерийский погреб для осмотра. Окончательный же видеоосмотр помещения водолазы производили с помощью ручной телекамеры в плавательном режиме, чтобы не мутить воды. Робот «Ригвокер-2» позволил обнаружить и поднять судовой колокол, съемные гербы города Эдинбурга с адмиральского катера, два маяка-ответчика и оборвавшуюся телекамеру, оставленные в 1981 году.

Водолазов, как и в первой операции, продолжали преследовать неисправности и поломки техники: периодические неполадки с аварийным запасным запасом дыхательных газов, с водообогревом, запутывания спускаемых под воду тросов и кабелей от роботов, ремонт внутри колокола подводных шлангов с системами обеспечения и др. Однако работа медленно, но неуклонно продолжалась.

Первый слиток был найден 4 сентября. Спустя три дня, 7 сентября, волнение моря достигло пяти-шести баллов, и судно удерживалось со смещением от заданной точки до 4–5 метров. После проведения 15 спусков колокола (а это было 9 сентября) потребовались ремонтные работы, приостановившие поиск золота. Наконец 10 сентября около 23.00 был найден 29-й золотой слиток. На следующий день, после полной расчистки бомбового помещения от нефти и ила было проведено тщательное обследование с помощью ручной телекамеры. Оно показало, что оставшихся пяти слитков в этом помещении нет.

Теперь нужно было решать, проникать ли в соседнее помещение. Англичане не теряли надежды, что там могли находиться еще 4,5 тонны золота, о которых в свое время написал адмирал Головкин. Официальная советская сторона об этих тоннах золота молчала, но все равно стоило попробовать. Водолазы прорезали новое отверстие через смежную переборку и проникли в это помещение. Оно все оказалось заставленным ящиками с патронами, снарядами и другой боевой техникой. Все это находилось в густом слое ила. В течение полутора суток водолазы перемещали эти ящики, пытаясь отыскать золото, но все было тщетно. После 24-го спуска колокола было принято решение операцию завершить, тем более что погода продолжала ухудшаться, а советская сторона так и не дала своего подтверждения о наличии дополнительной партии золота на крейсере.

Итак, подняты последние 345 килограммов золота на сумму около 8 миллионов долларов. Из 29 поднятых слитков 19 были готовы к погрузке на сторожевой корабль Северного флота «Резвый».

Последние пять слитков золота так и не нашли, хотя водолазы обшарили буквально каждый дюйм отсека. Куда они исчезли, осталось загадкой. Участники экспедиции предположили, что при взрыве или опрокидывании крейсера они попали в соседние отсеки левого борта, где отыскать их среди разбросанных повсюду боеприпасов оказалось нереально. 18 сентября «Дипуотер-2» вернулся к родным берегам, золото же поделили между СССР и Великобританией в прежней пропорции. В одной из самых необычных глубоководных операций была поставлена точка.

Крымцев и Злобин пишут:

«Незадолго до завершения спасательной операции в Москве началась межведомственная распря. Ингосстрах, руководствуясь Распоряжением Совмина от 18 марта, запросил Минморфлот о выделении судна для снятия золота и наблюдателей и доставке их в Мурманск. Какой-то чиновник в Минморфлоте решил, что, раз в указанном Распоряжении ничего не сказано, что эта доставка должна быть бесплатной для Минфина, затребовал оплату, стоимость которой превышала реальную стоимость аренды судна в несколько раз и была соизмерима с той дополнительной суммой, которую нам удалось вырвать у фирмы-спасателя».

Эти споры длились несколько недель. Председатель Ингосстраха, чтобы найти выход из создавшегося положения, пригласил на «военный совет» Крымцева. Последний предложил простой выход из, казалось бы, тупиковой ситуации. Он порекомендовал, чтобы заместитель министра финансов позвонил начальнику Главного штаба ВМФ и попросил его принять золото с наблюдателями на военный корабль. В Распоряжении Совета министров говорилось о том, что ВМФ должен был обеспечить сопровождение груза золота, но это мог быть и военный самолет. Поэтому нужно было обязательно просить о корабле. Крымцев знал, что руководство ВМФ всегда откликалось на запросы гражданских ведомств, если это было в его силах. Так получилось и на этот раз. Северный флот получил указания из Москвы о выделении корабля.

Сторожевой корабль «Резвый» подошел к борту «Дипвотера», принял размещенное в двух ящиках золото и наблюдателей, после чего благополучно добрался до Мурманска, где его уже поджидал московский представитель ГОХРАНа со своим специальным почтово-багажным вагоном для следования в Москву.

О золоте «Эдинбурга» много говорили в 1980-е годы во всем мире. Англичане посвятили этой операции несколько книг, сняли фильм и создали музей. У нас ограничились двумя небольшими статьями в газете

«Правда» и наградой непосредственных участников операции с советской стороны медалями.

Операция, получившая широкую огласку, вызвала большой интерес к уже забытым на дне морей ценностям. Поэтому 16 августа 1988 года Ингосстрах получил предложение двух американских фирм подписать соглашение о поднятии затонувшего в январе 1909 года у берегов штата Массачусетс имущества, которое, по словам спасателей, находилось на борту британского судна «Рипаблик» и являлось частью займа, предоставленного Францией России.

В июне 1990 года Совет министров СССР поручил Ингосстраху принять участие в переговорах со шведской фирмой «Тримар А. В.», предложившей советской стороне свои услуги по поиску и подъему золота и других ценных грузов, затопленных в Финском заливе на трех российских военных судах в конце 1914 года. Что это именно за суда, сказать сложно – никакой информации о них больше нет. Скорее всего, информация о названиях этих судов, обстоятельствах и координатах их гибели составляет определенную тайну. По предварительным сведениям, корабли были затоплены в экономической зоне Эстонии. Правда, ни Министерство финансов СССР, ни Министерство обороны СССР информацией об указанных кораблях и грузе не располагали. Шведская же сторона скрывала информацию о точном месте гибели кораблей и обстоятельствах рейса до подписания протокола о намерениях, который предусматривал выплату Москвой 200 тысяч долларов, если в течение четырех лет она заключит аналогичное соглашение с другим партнером. И поскольку Ингосстрах не вправе был выдать от своего имени гарантии по обязательствам государства, он направил письмо президенту РФ Б. Н. Ельцину с предложением выдать требуемую гарантию от имени правительства РСФСР. Министерства экономики и финансов в целом одобрили предложения. На этом дело и закончилось.

Пропавшие слитки

Итак, золото с затонувшего крейсера поднято и поделено. На этом, казалось бы, можно поставить точку. Но не будем торопиться! Вопросов по золоту «Эдинбурга» все еще остается немало.

Крейсер «Эдинбург», разумеется, жалко, но разве мало погибло кораблей в годы последней мировой войны? В конце концов, гибель даже такого крупного корабля – всего лишь фрагмент на фоне происходившей в то время колоссальной мировой бойни. А потому «Эдинбург» интересен нам не как боевой корабль, а как золотой транспорт.

Со времени гибели «Эдинбурга», как и со времени подъема с него золота, прошло уже немало лет. Однако, несмотря на, казалось бы, успешное завершение уникальной золотой эпопеи «эдинбургского золота», в этом деле остается еще множество вопросов, ответа на которые нет и сегодня.

Условно мы можем свести загадки «Эдинбурга» в две тайны, обозначив их как тайна большая и тайна маленькая.

Начнем с маленькой тайны, которая заключается в исчезновении пяти золотых слитков во время операции по подъему золота с «Эдинбурга». С обстоятельствами подъема золота мы уже познакомились, как познакомились и с мнением участников операции относительно судьбы пропавших слитков. Но не все так просто, как кажется на первый взгляд. В деле пропажи слитков может быть только три варианта.

Первый вариант – пять слитков по какой-то причине действительно не нашли, хотя все золото и находилось в закрытом отсеке. Это версия участников экспедиции, которые предположили, что при взрыве или опрокидывании крейсера пять слитков золота могли попасть в соседние отсеки левого борта, где отыскать их среди разбросанных повсюду боеприпасов было просто нереально. Однако автору эта версия не кажется 100-процентной. Дело в том, что бомбовый погреб (согласно отчету экспедиции) пробоин не имел; кроме того, неповрежденными были и все внутренние переборки, так что золото просто не могло исчезнуть из полностью закрытого помещения. Однако в жизни бывает всякое, и хотя весьма маловероятно, но слитки все же могли как-то затеряться и не попасться на глаза водолазам.

Второй вариант – золото было похищено при оставлении «Эдинбурга» кем-то из членов команды, имевшим (или имевшими) ключи от «золотого

погребам». В той неразберихе, в какой оставляли крейсер, это вполне могло быть. Другое дело, как удалось похитителям утаить похищенное золото в дальнейшем?

Третий вариант – золото было похищено самими водолазами (или водолазом) и весьма умело утаено от учета и всех последующих досмотров.

Какой вариант является истинным, мы не знаем и вряд ли когда-либо узнаем.

О том, что водолазы, участвовавшие в подъеме золота, были не столь просты, имеется соответствующая информация. В их действиях четко прослеживается и разведывательная составляющая. Холодная война ко времени подъема золота с «Эдинбурга» еще не закончилась, а потому «сборная мира» и в особенности участвовавшие в экспедиции английские водолазы и их руководители старались использовать любую возможность для получения информации о советских водолазах-глубоководниках. А узнать было что!

Крымцев и Злобин по этому поводу пишут:

«Безусловно, сведения о работе советских водолазов на Севере доходили до англичан. Еще больше их насторожили появившиеся публикации о том, что в начале декабря 1985 года две группы из пяти водолазов с уже известного судна “Спрут” достигли рекордной глубины 300 метров. Такие глубины считались рекордными для спусков с надводных судов в Советском Союзе. Водолазы нашего ВМФ почти десятилетием раньше осуществили работы на Черном море на глубинах до 305 метров, но они выходили без помощи колокола прямо из барокамеры лежащей на грунте специальной подводной лодки».

При разгрузке первой (основной) партии золота произошел довольно странный (если не сказать больше) случай, когда один из членов экипажа специально затруднил на некоторое время доступ приемщикам в «золотую кладовую». Крымцев и Злобин считают это всего лишь невинной шуткой, но, думается, на самом деле все обстояло гораздо серьезнее.

После посещения «золотой кладовой» состоялась пресс-конференция, на которой представители консорциума кратко рассказали о ходе работ, а наши руководители делегации ответили на ряд вопросов и по достоинству оценили мужество и профессионализм спасателей, подчеркнув, что условия контракта соблюдались на должном уровне.

Крымцев и Злобин пишут:

«Вечером в ресторане гостиницы “Полярные зори” состоялся прием по случаю завершения работ, который был организован Ингосстрахом. На приеме присутствовали свободные водолазы, члены консорциума,

руководители работ, командование судна, все прибывшие из Москвы, а также представители местной власти. Не был приглашен только “научный работник” С. Альфорд.

На этом приеме, который Ингосстрах постарался организовать с русским хлебосольством, обстановка была самая радостная, непринужденная и дружеская. Выступавшие с тостами водолазы и члены судовой команды благодарили нашу сторону за предоставленную им возможность показать себя в такой интересной и напряженной работе профессионалами высшего класса.

Когда слово было предоставлено нашему наблюдателю Л. Мелодинскому, почти вся британская сторона горячо приветствовала его как ни одного из выступавших. Дружные аплодисменты и одобрителльные возгласы были оценкой его труда на судне. Я спросил сидевшего рядом капитана судна, почему так бурно приветствуют Мелодинского. Тот ответил, что последний завоевал высокий авторитет на судне, показав себя очень эрудированным специалистом, любознательным и высокоответственным человеком. Было приятно слушать такую оценку труда моего товарища. Мы не ошиблись в подборе такого кандидата.

На следующее утро, подойдя к судну, все увидели, что прилегающий район порта и подходящая железнодорожная ветка оцеплены солдатами в зеленых фуражках, куда никого, кроме нас, разумеется, не пропускали. Недалеко от судна стоял зеленого цвета, самого обычного вида почтовый вагон. Как мы потом узнали, это был вагон для отправки золота в Москву. А пока представители сторон подошли к «золотой кладовой». По очереди Джессоп и Ильин открыли своими ключами два замка. Когда дошла очередь Кео, он никак не мог попасть в замочную скважину, но это не было следствием вчерашнего приема, где он потрудился не хуже других англичан. Нет, замочная скважина оказалась забитой клеем. Как потом вспоминал Джессоп, он готов был свернуть шею этому шутнику. А стоявшие рядом водолазы и члены команды снимали этот момент и хохотали.

Прошло полчаса, прежде чем удалось вскрыть дверь. После взвешивания золото было погружено в два металлических ящика и доставлено к вагону. В вагоне открылась дверь, и из нее вытянулась металлическая “рука”, которая, опустив захват, поднимала каждый ящик в горизонтальное положение и задвигала его внутрь вагона. Людей в вагоне не было видно. При погрузке присутствовал прибывший из Москвы один из руководителей Гохрана. Затем были подписаны комплекты необходимых документов: Злобин – для Ингосстраха, Кео – для британского

правительства и Джессоп – для консорциума.

По окончании официальных процедур англичанам показали Мурманск, который они нашли неинтересным, а людей – унылыми. Их повезли в валютный магазин, где они на память о России смогли выбрать себе волчьи шапки. Затем их отвезли к памятнику погибшим в Отечественной войне, где был возложен венок. На этом мурманское пребывание англичан закончилось, и около семи вечера “Стефанитурм” снялся со швартовов, чтобы идти домой. Как рассказал потом Джессоп, произошла маленькая заминка с отходом, поскольку лоцман немного задержался в каюте Ильина и Мелодинского, как он полагал, за рюмкой водки...»

Честно говоря, действия «шутника» очень подозрительны. Какие могут быть шутки, когда идут столь ответственные мероприятия? Да и в чем, собственно, состоит сама шутка? В том, что не открывалась дверь, которую срочно надо было вскрыть? Согласитесь, в этом нет ничего смешного! Вполне возможно, что кому-то просто очень надо было на некоторое время отвлечь внимание всех заинтересованных лиц. Но для чего? Уж не для того ли, чтобы за это время каким-то образом надежно укрыть где-то припрятанные пять брусков золота?

Тайна недостающих золотых слитков еще ждет своей разгадки, и кто знает, сколько еще пройдет времени, прежде чем все тайное в этой давней и запутанной истории станет явным!

О чем проговорился адмирал Головкин

Теперь обратимся к основной и главной тайне золота, которое было доставлено весной 1942 года в Мурманск. Дело в том, что тогда в Мурманск было отправлено не пять тонн золота, как можно было предположить, зная о событиях, связанных с «Эдинбургом», а 10 тонн, то есть в два раза больше. Куда делись вторые пять тонн золота, отправленные из Москвы в Мурманск, не может сегодня сказать никто.

Первым, как это ни странно, проговорился о недостающих пяти тоннах командовавший Северным флотом в годы войны адмирал Головкин. Книга адмирала А. Г. Головкина «Вместе с флотом» издавалась трижды: в 1960 и 1979 годах Воениздатом, а в 1984 году издательством «Финансы и статистика». Первые два издания вполне понятны: кому, как не военному издательству, издавать мемуары флотоводца Великой Отечественной войны. С третьим изданием все более любопытно. Казалось бы, какое отношение имеют «Финансы и статистика» к командующему Северным флотом? Оказывается, имеют! Именно в 1984 году началась эпопея с поднятием золота с крейсера «Эдинбург», и как раз в это время издательство Министерства финансов СССР издало книгу Головкина. Случайность ли это? Думаю, что нет.

Что же пишет Головкин в своих воспоминаниях об «Эдинбурге»? А пишет он, как оказывается, неожиданные вещи:

«Обстоятельства гибели “Эдинбурга” весьма любопытны и еще раз подтверждают безоговорочную, при любых условиях, подчиненность моряков английского флота правилам для проводки конвоев, установленным британским адмиралтейством. Атакованный гитлеровцами крейсер “Эдинбург” получил попадание в корму и лишился винтов и руля. Однако он мог не только оставаться на плаву, но и возвратиться на буксире в один из наших портов. На крейсере было в исправности все, кроме руля и винтов. Имея солидное вооружение, дополнительно защищенный другими кораблями, он мог постоять за себя. Тем не менее экипаж “Эдинбурга”, едва крейсер был поврежден, покинул корабль, перейдя на подошедший к борту миноносец, причем не взяв ничего – ни личных вещей, ни ящиков с золотыми слитками, которые “Эдинбург” вез, как плату, внесенную Советским Союзом Англии за поставки военных материалов. Крейсер был добит английскими кораблями и пошел на дно вместе с грузом золота, составившим около 10 тонн, то есть на сумму до 100 миллионов рублей».

Оставим на совести Головки его обвинение английских моряков в трусости и нежелании спасти свой корабль. Будем считать это веянием временем, в которое адмирал готовил к публикации свои воспоминания. Мы уже познакомились с обстоятельствами гибели «Эдинбурга» и можем признать, что они были куда более драматичными, чем описывает их Головка.

Но самое интересное вовсе не это. Головка утверждает, что на «Эдинбурге» находилось около 10 тонн золота. Но мы знаем, что на крейсере золота было ровно в половину меньше. Сразу возникает закономерный вопрос: откуда командующий взял цифру в 10 тонн? Может быть, Головка что-то запамятовал? Командующий флотом, безусловно, был обязан знать, сколько золотого запаса прибыло в его главную военноморскую базу, то есть в зону его личной ответственности. Если Головка говорит о 10 тоннах, то он знает, о чем говорит. Значит, 10 тонн золота действительно прибыло в Ваенгу из Москвы в начале апреля 1942 года.

Мы уже знаем, что на потопленном «Эдинбурге» было пять тонн золотых слитков. Именно эти пять «эдинбургских» тонн впоследствии и достали. Но куда делись еще пять тонн золота? Достигли ли они берегов Америки? Если достигли, то в таком случае надо признать, что адмирал Головка, будучи командующим флотом, совершенно не владел обстановкой на своем театре военных действий. Пять тонн золота – это не шутка. О 10 тоннах отправленного из Москвы в Мурманск золота говорят и документы Гохрана. Дальше следы пяти тонн золота навсегда теряются.

Кроме того, вообще непонятно, на чем могли переправлять недостающие пять тонн золота, ведь «Эдинбург» был единственным крупным боевым кораблем в конвое. Не грузили же золото на плохо защищенные и тихоходные транспорты или миноносцы!

Можно очень осторожно предположить, что и недостающие пять тонн также были отправлены на крейсере и поэтому все еще находятся в трюмах «Эдинбурга». Вспомним, что участники второй экспедиции не исключали такой возможности и пытались их найти. Но тогда совершенно непонятно, почему изначально во всех документах по «Эдинбургу» об этих «неучтенных» пяти тоннах золота не было речи? И почему речь шла о подъеме только пяти тонн золота, которые официально по документам принял «Эдинбург»?

Относительно мемуаров адмирала Головки Крымцев и Злобин пишут: «Очевидно, в его (Головка) книгу попали данные о прибытии из Москвы партии в 10 тонн золота, часть из которого затем была погружена на “Эдинбург”, а часть – на корабли других конвоев. Вторая часть золота

благополучно дошла до адресата, и поэтому о путях движения таких партий золота нужно вести отдельное повествование».

Согласитесь, несколько странное и легковесное упоминание о пяти тоннах драгоценного металла! Совершенно непонятно, почему авторы книги о золоте «Эдинбурга» хотя бы кратко не упомянули, когда и на какие именно корабли оставшееся золото было погружено, а затем и перевезено. Крымцев и Злобин почему-то об этом не пишут. Здесь тоже есть над чем подумать. Вскоре после апрельского конвоя произошли трагические события, связанные с разгромом немцами союзного конвоя PQ-17, и отправка конвоев в СССР северным путем была приостановлена на длительное время. При таких обстоятельствах, да еще после гибели «Эдинбурга», рисковать оставшимися пятью тоннами золота было бы не только неразумно, но и преступно. Кроме того, советское руководство стремилось по вполне понятным причинам не держать долго золотой запас в прифронтовой зоне, а как можно скорее отправить его к месту назначения. Именно поэтому золото, предназначавшееся для переправки «Эдинбургом», и доставили в Мурманск непосредственно перед самым отправлением конвоя.

Уклончивая информация Крымцева и Злобина звучит весьма неубедительно, тем более что немного ниже в своем повествовании авторы, по существу, сами отрицают то, что уже сказали. Это поразительно, но это факт! Возникает мысль, что авторам книги «Золото “Эдинбурга”», изданной Министерством финансов СССР, просто не велели поднимать эту тему.

Удивительно, но Крымцев и Злобин, говоря в одном месте своей книги о якобы благополучной переправке второй партии мурманского золота, в другом совершенно однозначно признают факт его пропажи. Они пишут следующее:

«В процессе переговоров в Абердине Р. Вартон сообщил, что он изучил отчеты по английским конвоям из Советского Союза за 1942 год, из которых узнал, что 10 апреля 1942 года из Мурманска вышел конвой QR-10, который потерял в боях с немцами четыре плавединицы. Нам было предложено объединить усилия в поисках дополнительной информации: не было ли на одном из затонувших кораблей недостающей 4,5 тонны золота. Места затопления этих судов Вартон готов был разыскать и сообщить Ингосстраху. Но, похоже, там серьезно этим никто не занимался.

После отъезда Злобина из Москвы в Гамбург поисками “слухового” золота в Советском Союзе практически никто не занимался. А если вспомнить позицию некоторых руководителей Минфина, то все становится

понятным: им лишнее золото было не нужно. Наоборот, находка новой крупной партии золота могла привести к тому, что их спросили бы: а почему вы с 1981-го по 1986 год не занимались этим вопросом, почему нельзя было сразу единожды разобраться со всем? Может быть, сейчас, если найдется энергичный руководитель в нынешнем правительстве, Минфине, можно было бы начать новый увлекательный этап поиска и подъема почти пять тонн золота и других ценных металлов и грузов?

Наше пребывание в Абердине завершалось. Г-н Вартон вновь пригласил всех участников переговоров в свой замок, где для начала москвичей попросили каждого внести свои данные и расписаться в специально заведенном хозяином журнале, посвященном проекту “Эдинбург”. Затем мы перешли к столу в том же зале с большим камином. Обстановка была непринужденной...»

Честно говоря, от вышеприведенной цитаты становится несколько не по себе. Оказывается, американцы, и англичане ничего знать не знают о якобы переданных им 4,5 тонны золота! Об этом ничего не знают и наши представители. Они подтверждают, что 4,5 тонны недостающего золота были одновременно с эдинбургской партией перевезены из Москвы в Мурманск, и все! Но не могло же это золото в Мурманске испариться!

Представитель бывших союзников Р. Вартон предлагает заняться расследованием истории пропажи этих 4,5 тонны золота, но наши заниматься этим почему-то упорно не желают! Почему? У нас в стране так много золота, что 4,5 тонны нам совершенно ни к чему? Сомневаюсь!

Если все обстоит так, как считает Р. Вартон, то почему бы не поступить так же, как и в случае с «Эдинбургом»? Почему не организовать совместную экспедицию к очередной партии лежащего на дне океана ленд-лизингового золота, разделив доход от операции между его участниками, как это было в случае с «Эдинбургом»? Что этому мешает?

Допустим, что в месте гибели предполагаемого «золотого транспорта» очень большая глубина. Но ведь техника за последние десятилетия шагнула далеко вперед. Вспомним хотя бы уникальную операцию по подъему со 110-метровой глубины атомного подводного ракетного крейсера «Курск» водоизмещением в 23 тысячи тонн! Это еще недавно казалось фантастикой, но ведь это было сделано!

По предположению Вартона, «исчезнувшие» 4,5 тонны золота, возможно, находились на транспортах конвоя QR-10 и пропали после потопления четырех судов этого конвоя. Но не могло же это золото исчезнуть бесследно! Мы уже ознакомились с обстоятельствами перевозки золота на «Эдинбурге» и можем понять, что каждый шаг в этом деле строго

документировался. Золото есть золото, и отношение к нему весьма трепетное, особенно когда речь идет о таких колоссальных объемах, да еще в таком строго централизованном государстве, как СССР, да еще во время войны, когда на счету был каждый рубль. Каждое перемещение золота фиксировалось в документах. Если недостающие 4,5 тонны золота были размещены на транспортах конвоя QR-10, то должны остаться документы: на какие именно суда и в каком количестве это золото было погружено, кто сдал это золото, кто принял и кто, наконец, сопровождал его на переходе морем. Однако об этих документах не знают (или делают вид, что не знают) даже представители Ингосстраха. Кто же тогда знает?

Я никогда не поверю, что судьбой исчезнувшей 4,5 тонны не заинтересовался бы Сталин. Вспомним, что шел 1942 год – год тяжелейших сражений и потерь, а здесь бесследно испаряются тонны золотого запаса! Да за такое полетели бы с плеч головы не только Головки, но и всех других, причастных к этому делу. Однако ничего подобного не произошло! Почему?

Загадка парохода «Киев»

След перемещения любого золота затейлив и скрыт от непосвященных, особенно когда вес этого золота измеряется тоннами, а происходит это перемещение во время войны по пути, находящемся в зоне досягаемости врага. Пока единственная наша зацепка – это конвой QR-10. Именно там, считает английский миллионер-историк Р. Вартон, и надо искать ответ на волнующий нас вопрос. Попробуем ознакомиться с обстоятельствами плавания QR-10 поближе; может, это приоткроет нам золотую тайну?

Британский конвой под кодовым названием QR-10 вышел из Мурманска в Исландию 10 апреля 1942 года. Конвой состоял из 16 судов, среди которых были четыре советских транспорта: «Севзаплес», «Беломорканал», «Днепрострой» и «Киев».

Теперь зададимся вопросом: если, как утверждает Р. Вартон, золото перевозилось на одном из транспортов, могли ли разместить золото на одном из английских судов? Это маловероятно, и вот почему. Военные корабли были укомплектованы профессиональными командами под руководством кадровых морских офицеров. Поэтому на том же «Эдинбурге» золото вполне можно было переправлять. Результат, как мы знаем, был плачевный, но вовсе не по вине команды, которая сражалась до конца. Офицеры и матросы выполнили свой долг и сделали все, что могли, в сложившейся ситуации.

Совсем иное дело гражданские транспорты, которые укомплектовывались случайными командами, в которые входили граждане различных государств и национальностей. Доверять такой «сборной команде» 4,5 тонны золота было бы крайне опасно.

Так как в состав конвоя входили четыре советских транспорта, логично предположить, что драгоценный груз разместили на одном из них. Но на каком именно? Видимо, на том, который был наиболее надежен и имел бóльшую скорость.

Таким критериям лучше всего отвечал пароход «Киев», который был тогда одним из лучших судов Дальневосточного морского пароходства. Дедвейт его составлял 9500 тонн, скорость по тем временам довольно большая – 13 узлов. Судно было построено в Германии в 1917 году. Пароходом командовал опытный капитан дальнего плавания Л. К. Силин.

Есть и еще одно обстоятельство, которое позволяет нам считать, что

4,5 тонны золота могли перевозить именно на «Киеве». Дело в том, что из четырех советских транспортов, входивших в состав QR-10, на переходе погиб только один – «Киев».

Вот что пишет Г. А. Руднев, длительное время занимавшийся историей полярных конвоев и собравший немало воспоминаний непосредственных участников тех событий:

«Менее чем через сутки конвой QR-10 был обнаружен немецким самолетом-разведчиком. Не прошло и часа, как прилетели четырехмоторные бомбардировщики и пошли в атаку. Первой их жертвой стал английский пароход. Бомба попала в район угольного бункера. Высоко выброшенная силой взрыва угольная пыль воспламенилась. Большой столб огня и черного дыма несколько секунд стоял над судном. Пароход развернулся лагом к курсу и начал быстро отставать. У кормовой пушки были видны несколько человек. И когда, надеясь на легкую победу, самолет подлетел к судну на небольшой высоте, они открыли огонь. Примерно в 100 метров от “Киева” вражеский бомбардировщик врезался в воду».

На следующий день погода была штормовая, временами шел снег, и вражеская авиация атаковала транспорты только один раз. К сожалению, для английского корвета «Блэк Флай» этого оказалось достаточно – он получил серьезные повреждения и отстал от конвоя.

«В облачном небе тогда оставался только один юнкерс, – вспоминал позже капитан Л. К. Силин. – Суда прекратили огонь, так как практически попасть в самолет было трудно, он нырял из облака в облако, показываясь лишь на короткое время. И вдруг наблюдатели докладывают: “Бомбардировщик пикирует на английский корвет”. Несколько секунд из-за высоко поднятого вверх столба воды корвета не было видно. Но, когда вода осела, корабль по-прежнему был на плаву. Самолет же, выйдя из пике, на бреющем полете пронесся над конвоем. Стрелять в него было рискованно, можно угодить по своим, но я все же приказал открыть огонь, и не зря. Самолет ушел за горизонт над самой водой».

Третья ночь перехода стала роковой для «Киева». 13 апреля 1942 года в 1.45 пароход был торпедирован. Две торпеды попали в район седьмого трюма. Раздался взрыв. Над судном после секундной вспышки огня вместе с водой вверх полетели обломки корпуса, грузовые стрелы, лючины. Старший помощник капитана, Ф. А. Погребняк побежал к месту взрыва и уже через минуту-две доложил капитану о больших разрушениях корпуса. По распоряжению капитана Силина тут же приступили к спуску спасательных средств. От механиков поступило донесение, что от взрыва полопались перегородки. Машинно-котельное отделение начало заливать

водой. Дальнейшее пребывание там стало опасным.

Оценив обстановку и поняв, что спасти судно не удастся, капитан приказал экипажу покинуть пароход. Старпом Погребняк бросился на ботдек, где моряки уже спускали шлюпки. Первая шлюпка пошла неудачно, кормовые тали матрос ослабил быстрее, и она повисла на носовых. Один человек вывалился в воду, но его сразу подняли на борт. Побежав на спардек ко второй шлюпке правого борта, начал рассаживать в первую очередь пассажиров... Их было восемь человек – семьи работников полпредства в Англии. Как только шлюпку спустили на воду и посадили людей, она отошла от тонущего парохода. Сам же старпом побежал на носовую палубу, где находились спасательные плоты. Правый отдал без задержки. А на левом борту вышла заминка. Строп крепления плота захлестнуло. Недолго думая, он взобрался на него, перерезал конец и... вместе с плотом полетел за борт.

Четвертый механик Л. Б. Некипелов после вахты пошел отдыхать в каюту. Лег одетый, со спасательным поясом. Не успел еще задремать, как вдруг раздался взрыв. Он выскочил на палубу и побежал на свой боевой пост, но в этот момент услышал команду капитана: «Спасательные шлюпки спустить на воду». Все они были вывалены за борт заранее и прижаты концами к борту. В случае необходимости следовало только отдать крепление и осторожно спустить шлюпки на воду. Однако при движении судна по инерции, да еще в темноте, спустить шлюпки на воду было не так-то просто, хотя моряки были достаточно натренированы. Осложняло спуск шлюпок и посадку людей еще и обледенение. Вот уже все люди в шлюпке, можно отходить от парохода, но обтянутый фалинь, словно струна, не отпускает бот. Уже надстройка судна уходит под воду, а сверху совсем близко нависают шлюпбалки, которые могут прижать к воде и вместе с судном потянуть на дно. В последний момент матрос Дмитрий Шумаков выхватил нож и перерезал фалинь, и шлюпку с силой отбросило от тонувшего парохода. Но у многих моряков не выдержали нервы, они не стали ждать «последнего момента». Первым прыгнул в воду боцман Ф. Д. Литвиненко. За ним последовали и другие. Как только отошли от борта, их подобрали в шлюпку.

Шлюпку, где находился матрос К. А. Моисеев, зацепило шлюпбалкой и перевернуло. Все, кто находился в ней, оказались в ледяной воде. Моисеева начало затягивать водоворотом в глубину. Нечем дышать, глотает воду. Но тут его выбросило, как пробку из бутылки, на поверхность. Немного отдышался. Ночь, темнота. Кругом, куда ни поверни голову, волны, рядом ни одной души... Начал кричать, свистеть, но никто не

отзывается. На счастье, подвернулась лючина, подплыл к ней и с трудом забрался. Выбиваясь из последних сил, стал держаться на воде. Выглянула луна, стало светлее. Увидел вдалеке что-то темное, вроде бы движется. Опять стал кричать. Его услышали. Кричат ему: «Держись, Костя, сейчас подойдем». Это матрос Василий Русаков узнал его по голосу. Помогли забраться в шлюпку, дали теплую одежду.

Последним судно покинул капитан Л. К. Силин. Он находился на ботдеке. И когда «Киев» начал стремительно погружаться кормой в воду, боцман Литвиненко, управляя одной из шлюпок, подошел к уходившему под воду ботдеку и принял на борт капитана. Успел отойти всего на несколько десятков метров, как огромный пароход развернулся и, встав почти вертикально, скрылся в черной пучине моря. Вся трагедия продолжалась не более семи минут. Пароход «Киев» погиб в Баренцевом море, на подходе к острову Медвежьему, 73°22' северной широты, 28°48' восточной долготы.

А конвой, не обращая внимания на потери, продолжал двигаться по назначению. Моряки с «Киева» видели, как все дальше уходили за горизонт корабли.

Апрельская погода Баренцева моря давала о себе знать. Сильный ветер обжигал тела, а мороз и холодные волны, которые обкатывали с ног до головы, постепенно покрывали одежду слоем льда. Однако экипажу «Киева» явно повезло. Где-то через полчаса после катастрофы подошел английский корвет «Блэк Флай» и подобрал команду. Это был корабль, поврежденный фашистским стервятником, которому советские моряки накануне помогли в отражении атаки бомбардировщика. Англичане не остались в долгу. Подняв на борт экипаж парохода, они разместили его по каютам, выдали сухую одежду, оказали медицинскую помощь.

Корвет «Блэк Флай» был рыболовным паровым тральщиком, работавшим на угле. С начала войны судно, как и многие советские, было переоборудовано в патрульное для сопровождения конвоев и получило номер 117. Для моряков же, которые на нем плавали раньше, оно так и осталось – «Блэк Флай». Тральщик имел несильное вооружение. На корме стояла скорострельная зенитная пушка (англичане ее называли «пом-пом»), а на баке – «эрликон».

На корвете спасенные советские моряки проверили численный состав своего экипажа. Выяснилось, что погибли второй помощник капитана А. П. Онищенко, второй механик В. И. Мацуев, кочегары А. В. Мартынов, С. Ш. Газутдинов, Е. А. Белинский.

Капитан Л. К. Силин был контужен, и командир корвета (к сожалению,

фамилия неизвестна) предоставил ему свою каюту, а сам направился на мостик, так как снова налетели воздушные пираты.

– Вы, капитан, – сказал он, уходя, – уже сделали свое. Поэтому оставляю вас на попечение своего и вашего врача.

Немецкие летчики, видя отставшее суденышко, решили с ним расправиться. Бомбы падали со всех сторон, корвет сотрясаясь от взрывов. К счастью, на борт не попало ни одной бомбы, но из-за взрыва близко от носовой части появилась дополнительная течь корпуса.

По окончании налета командир корвета попросил Л. К. Силина, если он может, подняться на мостик. В боевой рубке он сообщил, что в результате сброшенных вчера и сегодня бомб поврежден корпус, один из погребов с боеприпасами уже затоплен и корвет тонет.

– Только что, – уточнил он, – коммодор приказал взорвать корвет, а экипажи – русский и английский – пересадить на эсминец, который вот-вот должен подойти. Положение корабля, конечно, серьезное, но не критическое. И если экипаж «Киева» поможет в борьбе за живучесть корабля, то есть шансы спасти его, – заключил командир «Блэк Флая».

Естественно, вся команда русского парохода ответила согласием. Передали общее решение коммодору конвоя, и тот отменил свое решение. А налеты авиации не прекращались. Молодой английский артиллерист, стоявший на высоком металлическом помосте у «эрликона», мастерски вел огонь по самолетам. Моряки с «Киева» удивлялись, как он умело встречал и провожал огнем налеты противника. Он ловил самолеты не прицелом, а следил за пунктиром трассирующих пуль, направляя их в цель. Ему не удалось сбить ни одного, но многие немецкие самолеты получили повреждения, и вряд ли им удалось дотянуть до берега. В самый разгар боя у него кончились боеприпасы, а подносчик не успел их вовремя подать. Тут подоспели моряки «Киева», помогли второму номеру, и стрельба возобновилась. Тем временем на корабле непрерывно велись аварийные работы. На боевые посты и у механизмов рядом с английскими моряками встали русские, вся служба наблюдения перешла в руки моряков «Киева». Корвет медленно приближался к конвою и вскоре занял одно из мест в строю. Стало значительно легче и безопаснее.

В дни пребывания на корвете от ран умерла уборщица «Киева» Е. М. Глотова. По морской традиции, ее тело было предано морю. На церемонию погребения вышли и английские моряки. Они вместе с русскими склонили головы перед простой женщиной, отдавшей жизнь за свободу Родины. В наступившей тишине раздался голос командира корвета, приказавшего в знак траура приспустить военно-морской флаг его величества короля

Англии. Это беспрецедентный факт – свидетельство уважения английских моряков к советским людям, к русским морякам, дважды спасшим «Блэк Флай».

21 апреля 1942 года конвой QR-10 дошел до Рейкьявика, потеряв в 11-дневном переходе четыре транспорта. В этом порту экипаж «Киева» в тот же день пересел на крейсер «Ливерпуль», направляющийся к берегам Англии.

Всего сутки понадобились крейсеру «Ливерпуль», чтобы достичь английской военно-морской базы Скапа-Флоу. С этой базы моряков «Киева» доставили в небольшой городок Торсо, затем в Лондон. Вид у моряков был неприглядный: много дней небритые, грязные, в порванной одежде. Естественно, они обращали на себя внимание. Но когда англичане узнавали, что это русские моряки с потопленного парохода, то окружали их всяческой заботой и вниманием. Слух о потоплении советского парохода распространился быстро. Чуть ли не на каждой железнодорожной станции моряков встречали жители поселков. Они угощали их напитками, всякой снедью. На глазах женщин блестели слезы: их дети, мужья тоже были на войне, а многие и погибли...

В Лондоне экипаж встретили представители советского посольства. Моряков разместили в двух гостиницах недалеко от центра. Через Красный Крест им выдали вполне приличную одежду, начиная от шляпы до носков, оказали медицинскую помощь. В частности, капитана Л. К. Силина на некоторое время поместили в госпиталь. Выздоровев, он временно остался работать в советском посольстве в Лондоне.

Моряки с «Киева» стали терпеливо ждать возвращения на Родину. Вскоре часть экипажа была отправлена в Архангельск на советском пароходе «Чернышевский». Остальных же, разделив на несколько небольших групп, направили на торговых судах союзников в Исландию, где формировался конвой PQ-17.

В воспоминаниях, разумеется, нет ни одного слова о том грузе, который перевозил «Киев». Возможно, это случайность, а возможно, и нет.

При этом отметим еще два любопытных момента. Во-первых, весьма интересно упоминание о довольно большой группе присутствовавших на «Киеве» представителей советского полпредства в Англии. Часть из них под видом «представителей полпредства» могли на самом деле сопровождать груз золота. Во-вторых, весьма подозрительно, что из четырех входивших в состав QR-10 советских транспортов потоплен был именно «Киев», на котором, вероятнее всего, и перевозилось золото, если оно вообще перевозилось на QR-10. Как мы помним, ранее так же точно

был атакован крейсер «Эдинбург». Не столкнулись ли мы и в данном случае с результатами работы немецкой разведки в штабе Северного флота или в руководстве Мурманского порта? Если это так, то перед нами еще одна не раскрытая тайна минувшей войны.

Если версия Р. Вартона верна и золото действительно было на QR-10 (а по нашей гипотезе, если оно переправлялось именно на QR-10, то, вероятнее всего, находилось на пароходе «Киев»), то сегодня мы достаточно точно знаем, где искать недостающее золото – оно находится на дне Баренцева моря с координатами 73°22' северной широты и 28°48' восточной долготы.

Но было ли золото на «Киеве»?

Золото для нелегалов

Разумеется, «киевская» версия пропавшего золота не единственная. На ней странности с исчезнувшими 4,5 тоннами золота не кончаются! Дело в том, что министр финансов СССР В. Ф. Гарбузов в определенный момент, когда встал вопрос о недостающих 4, 5 тоннах, вообще велел прекратить всякое упоминание об «эдинбургском» золоте, считая, что поднятые со дна пять тонн и пропавшие 4,5 тонн золота не стоят того международного скандала, который вокруг них поднимают досужие журналисты. Думаю, что лишние 4,5 тонны золота совсем не повредили бы экономике СССР в начале 80-х годов. Да и министр Гарбузов говорил совсем не о том, что золото не нужно, он говорил, что боится огласки вокруг «исчезнувшего» золота, то есть оглашения каких-то известных ему обстоятельств, которые бы не следовало публиковать. В истории СССР Гарбузов остался как один из наиболее профессиональных и многолетних министров финансов, а потому сомневаться в его осведомленности и логичности поступков не приходится. Он прекрасно отдавал себе отчет в том, что говорит.

Крымцев и Злобин по этому поводу пишут:

«После завершения первого этапа операции по подъему золота министр Гарбузов вызвал к себе своего заместителя Борисова и сказал:

“Наши газеты протрепались о поднятии золота с крейсера “Эдинбург”. Теперь я получаю письма от разных бездельников, в основном, от пенсионеров, которые спрашивают, почему наше золото поднимали иностранцы, разве Советский Союз не в состоянии провести такую операцию сам и т. п.? Мне не нужно это золото (на сорок с лишним миллионов долларов! – В. Ш.), лишь бы не воняло. Ты мне говорил, что англичане отсняли фильм, где он?”

– В Ингосстрахе, у Богданова, – ответил тот.

– Передай ему, чтобы он этот фильм держал в сейфе и никому не демонстрировал!

Борисов сказал об этом распоряжении Богданову. Но фильм все же пошел к специалистам на основании официального обращения ВМФ, подготовленного Крымцевым. Однако такая позиция министра погасила все попытки англичан и отдельных работников Ингосстраха по совместным поискам дополнительной 4,5 тонны золота и других ценных грузов на затонувших советских и русских кораблях и судах. Думается, комментарий не требуется.

Конечно, всем нам, участникам переговоров, было жалко расставаться с идеей поиска этой партии золота (значит, Крымцев и Злобин все же пытались искать «исчезнувшее» золото? – В. Ш.). Мы все читали мемуары адмирала А. Головки, в которых упоминалось о 10 тоннах. К тому же по моему заданию два работника Ингосстраха – В. Щербаков и В. Миронов – сумели найти в архивах данные, подтверждающие отправку Госбанком СССР в Мурманск именно 10 тонн золота (то есть подтверждение отправки недостающих 4,5 тонны в Мурманск. – В. Ш.). К сожалению, мы не смогли тогда получить доступ в архивы КГБ, которые, вероятнее всего, содержат сведения о маршруте золота: то ли эти недостающие 4,5 тонны погрузили на “Эдинбург”, то ли на другой корабль. Возможно также, что эта партия золота ушла за океан через Архангельск. Такой ценный груз отправляли под контролем ведомства всесильного Берии, и оно должно иметь информацию по затронутому вопросу...

Известно, что Госбанк СССР подтвердил отправку 10 тонн золота, но окончательного ответа, что все это золото погружено на “Эдинбург”, до сих пор не найдено».

Возможно, министр финансов совсем не случайно дал команду «забыть. Уж он, безусловно, знал, о чем говорил, и совершенно не зря наложил табу на всякое упоминание об исчезнувших 4,5 тоннах. Разумеется, тайна пропавших пяти тонн – это, скорее всего, «секрет полишинеля», ответ на который имеется если не в финансовых ведомствах России и США, то в архиве ФСБ. Об этом Крымцев и Злобин говорят достаточно прямо: «...Мы не смогли тогда получить доступ в архивы КГБ, которые, вероятнее всего, содержат сведения о маршруте золота...» Итак, с большой долей вероятности мы можем утверждать, что к судьбе «исчезнувших» 4,5 тоннах золота напрямую был причастен НКВД. В недрах его архивов находится и ответ на волнующий нас вопрос.

Как мы уже могли убедиться, адмирал Головка говорил чистую правду, приводя цифру в 10, а не в пять тонн. Но сразу же возникает вопрос: а говорил ли адмирал правду, утверждая, что и потеряно в море было, не пять, а 10 тонн золотых слитков? Откуда у Головки была именно такая информация? Кто и для чего неправильно информировал командующего флотом? Ведь представители НКВД прекрасно знали, сколько именно золота они загрузили на «Эдинбург»! Значит, они или вообще не нашли нужным информировать Головку о подробностях перевозки золота, или, что тоже возможно, по какой-то причине сознательно его дезинформировали.

Возможно, однако, что все обстояло именно так, как пишет адмирал

Головко и где-то в глубинах Баренцева моря все еще находятся недостающие тонны советского золота. Но тогда почему за 60 с лишним лет официальные инстанции не пытались его найти и поднять, а самые робкие попытки прикоснуться к этой тайне пресекались на корню?

На мой взгляд, вполне реален и совсем иной сценарий развития событий с недостающими 4,5 тоннами. Дело в том, что, по существу, командующий флотом не контролировал ситуации вокруг золота. Его перевозка, охрана и, соответственно, учет находились в полном ведении НКВД, и Головко просто могли не поставить в известность, куда и как золото будет переправляться дальше. Пять тонн золота было погружено, как мы знаем теперь, на «Эдинбург», но куда делись остальные 4,5 тонны, мог и не знать даже командующий флотом. Головко не было никаких оснований лезть в дела НКВД – это, мягко говоря, не приветствовалось, к тому же у адмирала по горло было и своих дел.

Однако насколько реально наше предположение, что «недостающие» 4,5 тонны были потеряны на переходе морем, как те, что оказались на «Эдинбурге»? Вероятность такого варианта развития событий достаточно мала. Мы уже говорили, что если бы это золото было потеряно в море, то после войны вполне можно было бы организовать его подъем по аналогии с «Эдинбургом».

Выскажу свое мнение. Исчезнувшие 4,5 тонны золота могли быть переправлены из Ваенги подводной лодкой (или подводными лодками) ГРУ – НКВД (о которых мы писали в предыдущем очерке) куда-то на Запад, причем при этом уже совсем не в зачет поставкам по ленд-лизу, а совершенно по другой статье.

Куда же и для чего могло быть переправлено золото? Вполне возможно, что в какие-то нейтральные государства с последующей отправкой в США и Англию для подкупа влиятельных лоббистов в деле скорейшего открытия второго фронта. Возможно, что это золото могло быть использовано на нужды зарубежной агентуры с целью резкого повышения эффективности ее работы. Возможно, что его отправили для финансовой подпитки европейских коммунистических партий и развертывания партизанского движения на оккупированных территориях под их руководством. Все данные варианты были бы вполне своевременными и правильными.

Если данное предназначение «недостающих» пяти тонн золота действительно имело место, то становятся понятными и ошибочная информация Головко о потерянных десяти тоннах, и грозный окрик министра финансов Гарбузова о немедленном закрытии темы мурманского

золота.

Отметим и еще одну деталь в мемуарах Головки. Упоминание о «сумме в 100 миллионов рублей», которым заканчивается процитированный нами абзац воспоминаний адмирала, имеется только в издании 1960 года. В изданиях 1979 и 1984 годов оно отсутствует. Возможно, это объясняется денежной реформой 1961 года и тем, что редакторам книги было просто лень пересчитывать золотые рубли со старого курса на новый. Однако, возможно, здесь опять имеется след пропавших пяти тонн. Признаюсь, я не столь силен в истории отечественных финансов, чтобы точно подсчитать, какому количеству золота были адекватны 100 миллионов рублей в ценах 1942–1960 годов. Возможно, что кого-то этот вопрос заинтересует и он в нем разберется.

Если все обстояло с недостающим золотом именно так, как думает автор, то данную тему пока можно считать закрытой. Вряд ли в ближайшие годы мы узнаем об исчезнувшем золоте что-либо новое. Тайные операции по переправке золота за рубеж, как правило, никогда до конца не раскрываются. Слишком уж много там и большой политики, и разведывательных секретов, и чьих-то личных интересов.

Будем все же надеяться, что пропавшее мурманское золото не кануло в никуда, а было грамотно и умело использовано для приближения нашей победы в самой страшной из войн.

Еще одно затонувшее ленд-лизовское золото

Казалось бы, в истории с затонувшим ленд-лизовским золотом за давностью лет можно было бы поставить точку. Однако оно вновь напомнило о себе.

В начале 2009 года информационные агентства всего мира передали сенсационное сообщение об обнаружении затонувшего судна с ленд-лизовским золотом на борту. В общих чертах сообщение выглядело следующим образом. В нейтральных водах недалеко от побережья Гайаны найдено затонувшее судно с золотом и бриллиантами на борту. Сокровища общей стоимостью более трех миллиардов долларов – крупнейший клад в истории, обнаруженный на морском дне; торговое судно затонуло в 1942 году. Оно шло из Великобритании в США и было потоплено нацистской подлодкой. Находившиеся в трюмах ценности, скорее всего, принадлежали Британии и СССР. Нашла судно американская компания «Саб Си Рисуч», которая специализируется на подводных изысканиях и подъеме на поверхность ценных останков кораблекрушений. По данным участников экспедиции, на борту обнаруженного судна находятся ценности общей стоимостью 2,6 млрд фунтов стерлингов (около 3,64 млрд долларов) – золото, платина и алмазы.

Представители компании «Саб Си Рисуч» уточняют, что на борту торгового корабля, который шел из Европы в США, находятся 10 тонн золотых слитков, 70 тонн платины, полтонны алмазов, предназначенных для использования в промышленности, и бриллианты общей массой 16 миллионов каратов. Кроме того, исследователи якобы обнаружили на затонувшем корабле еще и олово – несколько тысяч тонн – и примерно столько же меди в слитках, правда, эти товары в отличие от золота и драгоценных камней за 60 с лишним лет пребывания на морском дне свою ценность потеряли. Точного названия потопленного корабля и места его нахождения представители «Саб Си Рисуч» не разглашают, опасаясь того, что оно может быть разграблено. Условно судно названо «Голубой Барон». Логично предположить, что большая часть этого клада принадлежит или принадлежала Советскому Союзу, а остальная часть – Британии. Известно, что именно на их долю приходилась основная часть переправляемых в США во время Второй мировой войны ценностей в счет уплаты по ленд-лизу. То есть США гарантировали поставки вооружения, продовольствия, предоставляя воюющим с нацистами странам заем. Историкам и юристам

предстоит выяснить, возместил ли СССР Соединенным Штатам ту сумму, которую должен был выплатить бриллиантами и золотом, или эти суммы были как-то списаны. То же касается и Британии. Пока на сокровища претендуют только те, кто их нашел: компания «Саб Си Рисуч» хочет получить все, что обнаружила на дне Атлантики. Правительство ни одной из стран не сделало официальных заявлений в связи с находкой. Гайана, у побережья которой найден клад, на сокровища претендовать не сможет: территориальные воды этой страны распространяются на 12 морских миль от побережья, а корабль, по данным поисковиков, затонул в 40 морских милях от берега. Юридически этот груз не является культурным наследием – для этого он должен был пролежать под водой минимум 100 лет. Так что по закону найденное должно достаться владельцам груза – в данном случае России и Великобритании.

Итак, у Гайаны неожиданно найдено затонувшее судно, трюмы которого ломятся от алмазов, золота и платины. Сразу возникает много вопросов, которые невозможно обойти.

Почему столь ценный груз был отправлен одиноким транспортом без какого-либо охранения? Ведь даже пять тонн мурманского золота разместили на крейсере.

Почему за долгие десятилетия никто ни словом не обмолвился о пропавших золоте и платине? Об «Эдинбурге», к примеру, знали все.

Почему судно оказалось далеко на юге, у Гайаны? Пишут, что транспорт зашел в порт в Южной Америке и оттуда уже взял курс на Нью-Йорк, после чего был торпедирован немецкой подводной лодкой в 40 милях от Гайаны. Он что, специально шлялся по всей Атлантике в ожидании торпедирования?

Почему ни английское, ни российское правительства до сих пор никак не отреагировали на сообщение о находке золота? Тем временем, как говорят, компания «Саб Си Рисуч» обратилась в американский суд с заявлением о признании ее прав на обнаруженный клад. Однако кому на самом деле принадлежит золото? Мы не знаем, было ли оно на момент отправки уже официально передано представителями СССР английской или американской стороне. А от этого зависит и ответ на вопрос, кто владелец этого подводного клада. Главный редактор издания «Морской бюллетень – Софракт» Михаил Войтенко, к примеру, считает: «Согласно требованиям американского законодательства, если компания сделала такую заявку, она обязана была и публично сообщить о своей находке. Естественно, она старается сохранить в секрете максимальное количество деталей, то есть неизвестно даже точное название транспорта». По всем

международным законам Россия, как правопреемница СССР, может выдвинуть свои претензии на сокровища. Если найденное золото действительно ленд-лизское, то отправителем большей части ценностей был именно Советский Союз. Любопытно выяснить, возмещал ли СССР Соединенным Штатам эту потерю или золото уже считалось переданным США. Данные вопросы решаются на уровне глав государств, и никак не ниже. Пресса сообщает, что глава «Саб Си Рисуч» Грег Брукс якобы заявил, что его компания делиться кладом ни с кем не собирается: «Я уверен, что найдутся желающие отнять у нас клад, но мы все делаем по закону. И я полагаю, что нам достанется не менее 90 % суммы – это в худшем случае. Но мы все-таки попытаемся получить 100 %». Такое заявление – полный абсурд! Разумеется, если компания поднимет золото, то некий процент его достанется ей, но только тот процент, на который согласятся руководства государств, которым это золото принадлежит по закону. Иначе действия компании «Саб Си Рисуч» будут квалифицированы как пиратские. Вообще поведение руководства компании выглядит весьма странно. Если они действительно нашли ленд-лизское золото, то должны были торопиться заключить договоры с государствами-владельцами. В противном случае они могут запросто проиграть тендер на операцию по подъему золота. Единственный козырь «Саб Си Рисуч» – это то, что пока будто бы только они знают координаты затонувшего «золотого галеона». Но долго ли удастся им хранить свою тайну?

Ряд специалистов считают, что компания, возможно, действительно нашла некое судно с золотом, но у нее нет денег для того, чтобы осуществить подъем. Дело в том, что ее представителями заявлена нешуточная глубина – 250 метров. Это, как мы помним, глубина золота крейсера «Эдинбурга», две экспедиции на который обошлись весьма не дешево. На такой глубине только обеспечение дыхания водолаза будет обходиться в 400–500 долларов в минуту, не говоря уже обо всем остальном.

В последнее время в прессе появились сообщения, что затопленное судно может являться американским транспортом «Порт-Николсон», который действительно был потоплен в июне 1942 года в 40 милях от Гайаны немецкой подводной лодкой U-87. Однако здесь есть существенная неувязка. Дело в том, что «Порт-Николсон» был атакован немецкой лодкой не у Гайаны, а у Бостона, недалеко от мыса Кейп-Код. При этом «Порт Николсон» шел из Нью-Йорка и на его борту не было никаких сокровищ. Транспорт вез оружие и военную технику, предоставленные США по ленд-лизу для Великобритании и СССР. Так что разница, как мы понимаем,

весьма существенная. При этом пароход шел не в одиночку, а в составе охраняемого конвоя. Атакуя суда этого конвоя, U-87 16 июня 1942 года и добилась двух побед. Ею были тогда уничтожены два транспорта – американский «Чироки» и британский «Порт-Николсон». Что касается самой U-87, то в 1943 году она была протаранена и уничтожена канадским эсминцем у берегов Португалии. По мнению специалистов морского права ВМФ России, ленд-лизинговое золото, если оно действительно найдено, согласно договоренности между странами – участниками ленд-лизинговых поставок, должно подлежать разделу между Великобританией, Российской Федерацией и Соединенными Штатами в пропорциях, вытекающих из того, кому на момент гибели судна принадлежало это золото. Что касается фирмы, нашедшей судно, то она может рассчитывать только на некий процент за успешно выполненный поиск, а в перспективе – за подъем золота, если он будет выполнен. Ни о каком полном присвоении подводного золота частными лицами не может быть и речи. Имеются и еще несуразности. Грег Брукс утверждает, что сведения о затопленном возле Гайаны судне его команда получила из бортового журнала немецкой подлодки. Здесь тоже все непонятно. Мог ли командир немецкой лодки знать точное название судна, которое он утопил? Мог ли он знать о наличии на нем золота, если рейс был совершенно секретным? Летом 1942 года в Атлантике немцы уже не всплывали после атаки и не подбирали экипажей торпедированных судов, так как это стало весьма опасно. Поэтому Брукс вряд ли мог почерпнуть какую-нибудь особую информацию из вахтенного журнала U-87, за исключением разве что координат торпедированного судна с указанием приблизительного типа этого судна и его водоизмещения. При этом координаты, скорее всего, тоже были весьма неточными, так как они определялись в момент атаки по счислению, а не путем обсервации. Не очень-то верится и в утверждение Брукса, что его специалисты «выяснили характер груза при помощи архивов порта в Южной Америке, куда судно заходило перед отправкой в Нью-Йорк, а также документов о программе ленд-лиза». По версии кладоискателей, судно, которое они называют «Голубой Барон», должно было доставить Казначейству США плату за предоставленное по ленд-лизу вооружение. Это полный бред! Что это за секретнейший груз, о котором имелаась информация во всех третьеразрядных портах нейтральных государств, куда он заходил? Они что, специально все выбалтывали? Такого просто не могло быть, подобное можно расценить как сознательное уничтожение огромного количества золота. Это был бы скандал на весь мир! А что это за «документы о программе ленд-лиза»? Неужели в общих документах

расписывалось каждое судно? Этого тоже не могло быть, так как весьма часто для соблюдения все той же секретности судно-перевозчик определялось в самый последний момент.

Вообще маршрут «золотого галеона» выглядит более чем странно. Вначале он в составе конвоя совершает переход из Мурманска до берегов Англии, затем почему-то в одиночку пересекает кишашую немецкими лодками Атлантику (почему бы его не определить в хорошо охраняемый конвой!), но не по кратчайшему пути, а по куда более длинному, в Гайану. Зачем? Оказывается, только для того, чтобы известить местные власти, что на его борту полно золота. После этого судно снова выходит в море (и снова в одиночку!) и пытается добраться до Нью-Йорка. Почему бы ему не взять курс на куда более близкие американские порты? Создается впечатление, что организаторы плавания «золотого галеона» сделали все от них возможное, чтобы уничтожить это несчастное судно. Полной глупостью было размещать такую грудку ценностей на одном судне. И почему его не разместили на каком-нибудь быстроходном американском крейсере? Ведь они к тому времени уже участвовали в прикрытии полярных конвоев. Грег Брукс предоставил газете «Санди Телеграф» фотографию «Голубого Барона», также якобы взятую из архивов. Несмотря на невероятно плохое качество опубликованного изображения, видно, что оно действительно несколько похоже на сохранившиеся фотографии судна «Порт-Николсон». Однако Брукс подчеркнул, что «Голубой Барон» – это не «Порт-Николсон». Еще бы! Назови Брукс обнаруженное судно «Порт-Николсоном» – и обман сразу был бы раскрыт! Так что же это за «Летучий голландец», на котором везли гору сокровищ, но никаких данных о котором почему-то нет? Представители фирмы Брукса сообщают, что вот-вот из одного из портов штата Луизиана отправится судно, которое и достанет сокровища со дна. Только после этого они будто бы официально сообщат стоимость груза и название затонувшего судна.

Многочисленные несуразности, отсутствие документального подтверждения действительно существовавшего «золотого транспорта», непонятное поведение руководства фирмы «Саб Си Рисуч» – все это вызывает вполне обоснованное подозрение, что никакого «Голубого Барона» на самом деле нет, а перед доверчивой общественностью и в первую очередь перед банкирами разыгрывается хорошо продуманный спектакль с целью получения крупных долгосрочных кредитов с одновременной рекламой фирмы «Саб Си Рисуч». Такое уже не раз бывало. Впрочем, время покажет, кто был прав в истории с найденным у Гайаны ленд-лизским золотом.

Послесловие

В центре Лондона, напротив знаменитого Тауэра, можно увидеть окрашенный в четырехцветный камуфляж внушительный боевой корабль. Это крейсер «Белфаст» – родной брат «Эдинбурга». В годы Второй мировой войны он принял эстафету у погибшего «систершипа»: участвовал в огненных «русских конвоях», неоднократно заходил в Кольский залив, позже поддерживал высадку союзных войск в Нормандии. Звездным часом «Белфаста» стал бой с немецким линкором «Шарнхорст» в декабре 1943 года, закончившийся его уничтожением. Ныне «Белфаст» – единственный в Европе крупный артиллерийский корабль Второй мировой войны, установленный на вечную стоянку и сохраняющийся в качестве плавучего музея. В размещившейся на его борту экспозиции немалое место уделено «Эдинбургу» – кораблю, выполнившему свой долг до конца и волею судьбы оказавшемуся в центре внимания средств массовой информации всего мира через четыре десятилетия после своей гибели.

В заключение остается добавить лишь, что история золота «Эдинбурга» – это еще и история самого большого подводного клада за всю историю мореплавания. Это тайна золота, судьба которого до конца не раскрыта.

Иллюстрации



В гавани Балаклавы. 1885 год



Балаклавская бухта. Современный вид



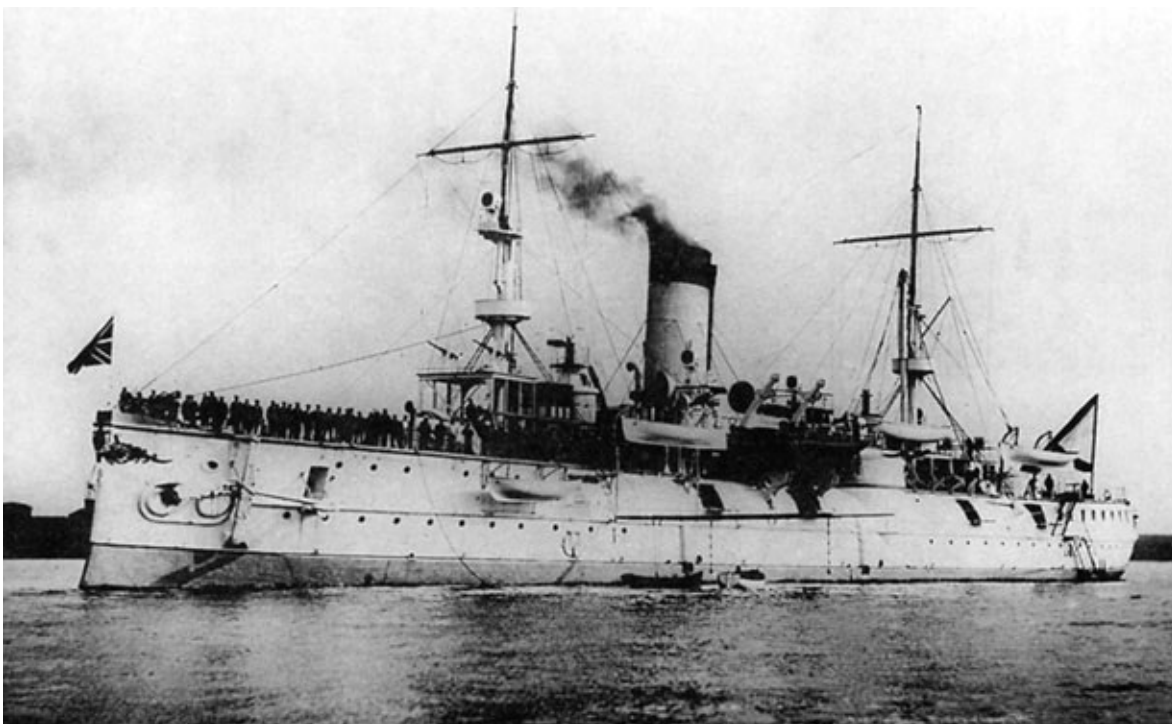
Макет парохода «Принц» в Крыму



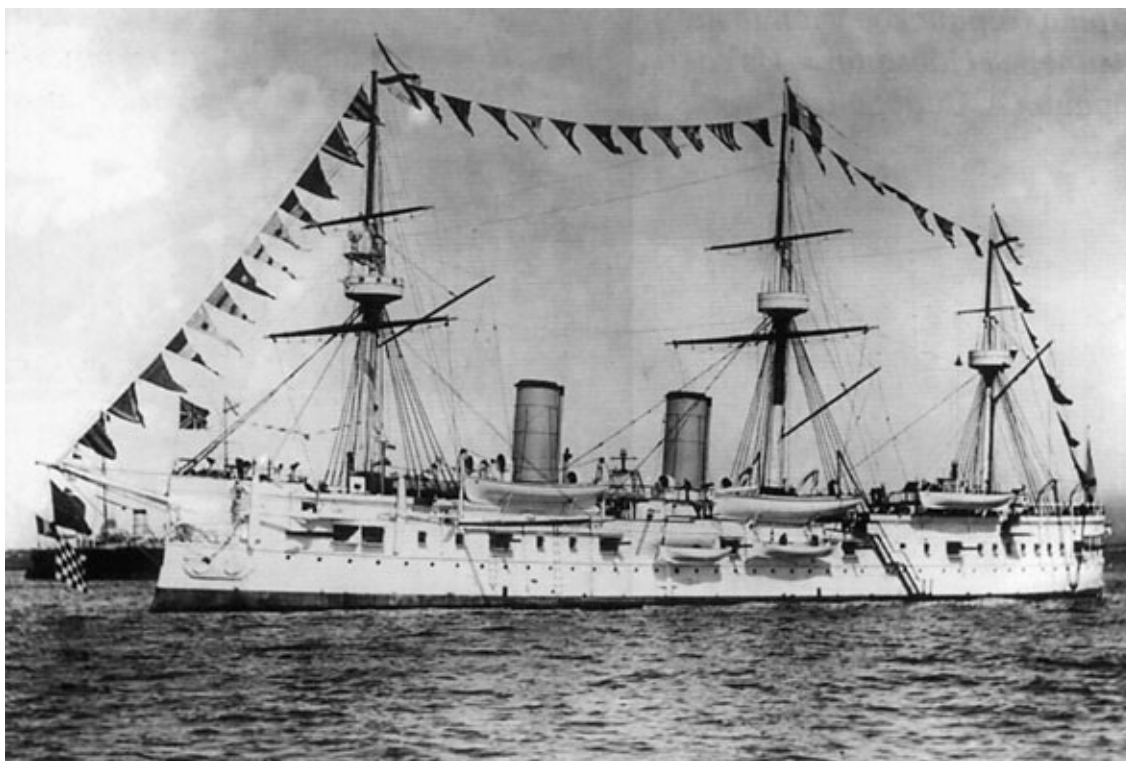
В таком скафандре пытались искать «Черного Принца» в конце XIX века



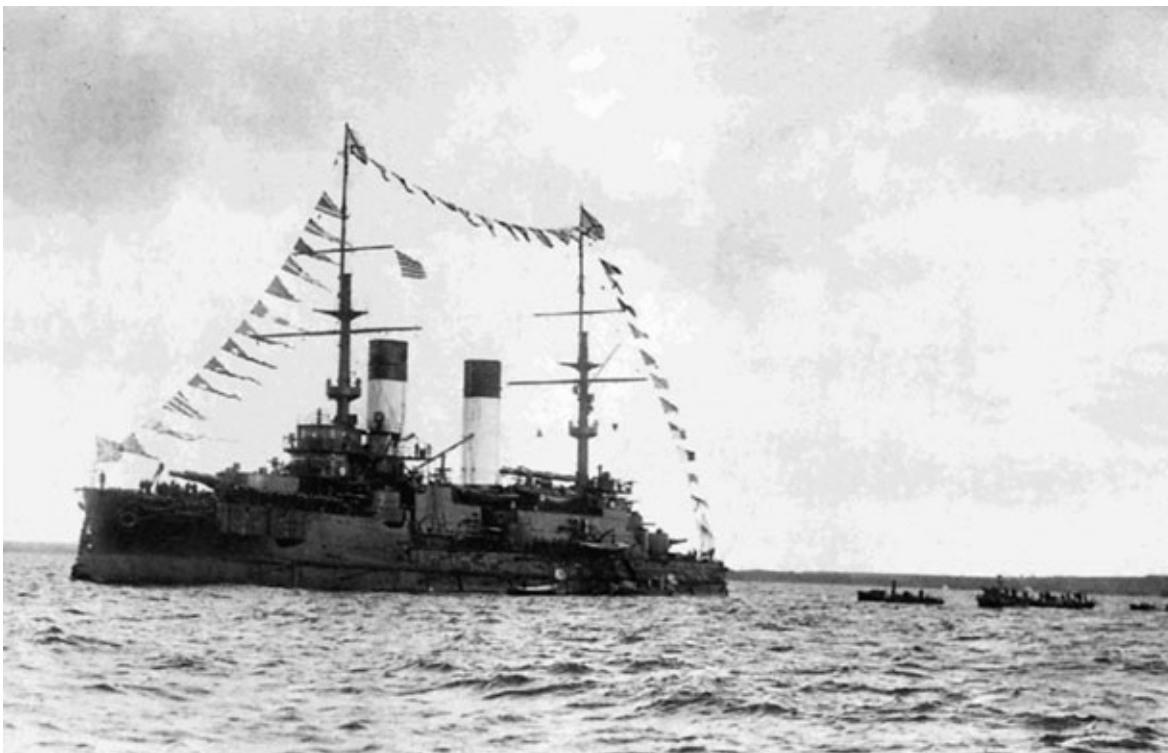
Бухта Суходол



Броненосный крейсер 2-й Тихоокеанской эскадры «Адмирал Нахимов»



Броненосный крейсер 2-й Тихоокеанской эскадры «Дмитрий Донской»



Флагманский броненосец 2-й Тихоокеанской эскадры «Князь Суворов»



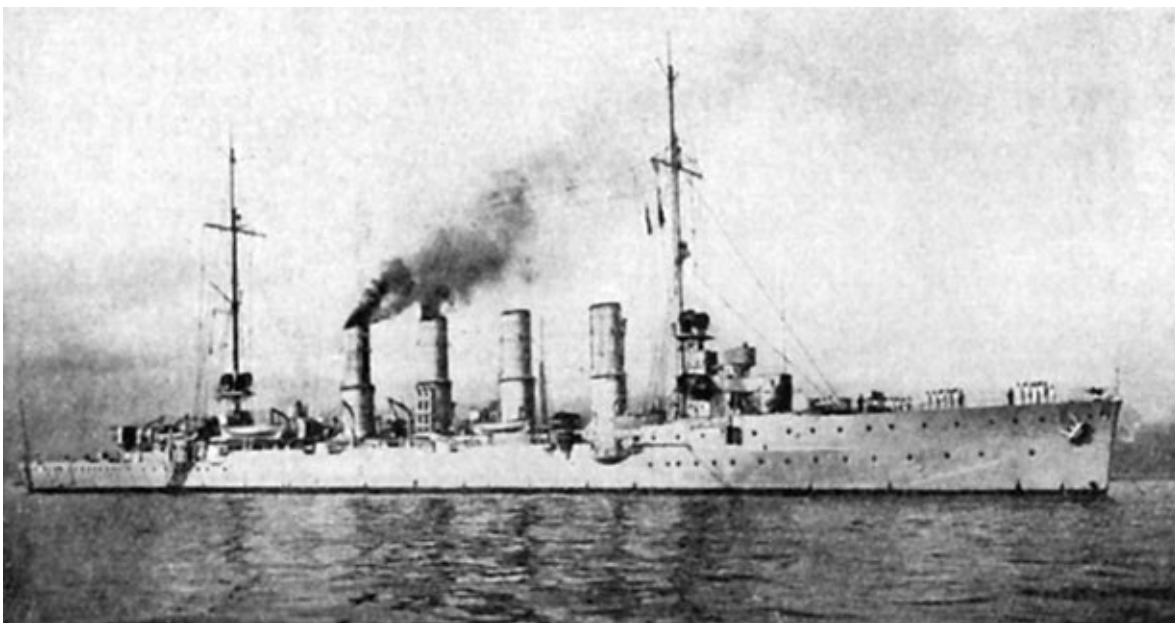
Вице-адмирал З. П. Рожественский – командующий 2-й Тихоокеанской эскадрой



Мичман Г. К. Граф



Эскадренный миноносец «Новик»



Крейсер «Магдебург»



Побережье острова Оденсхольм



Г. Е. Распутин – активный противник войны с Германией



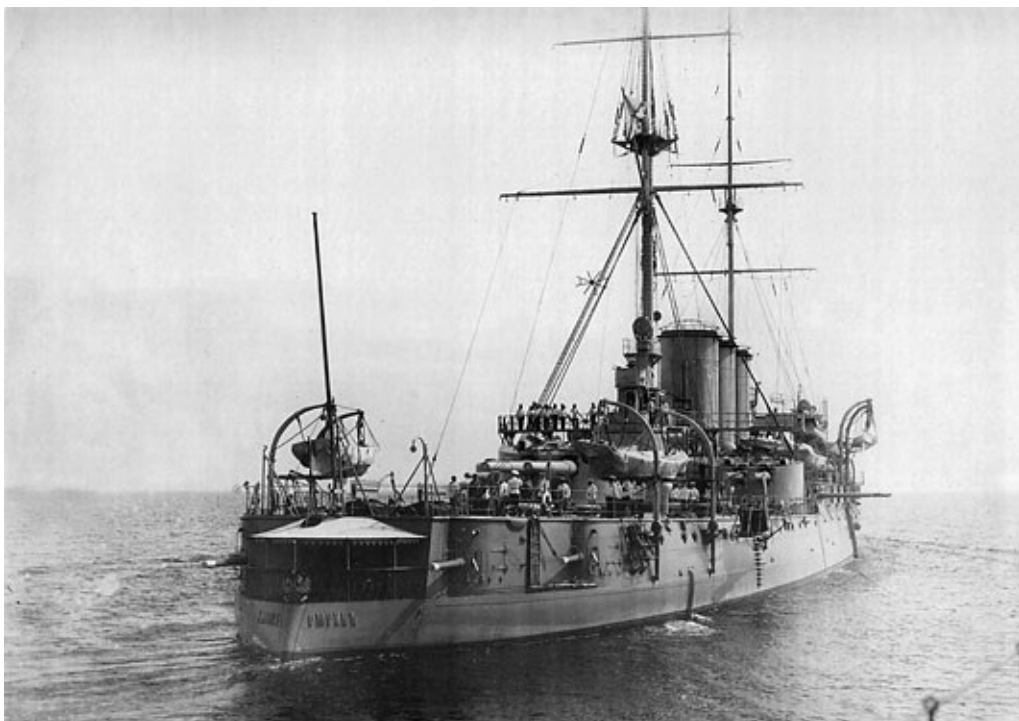
Адмирал Дж. Джелико



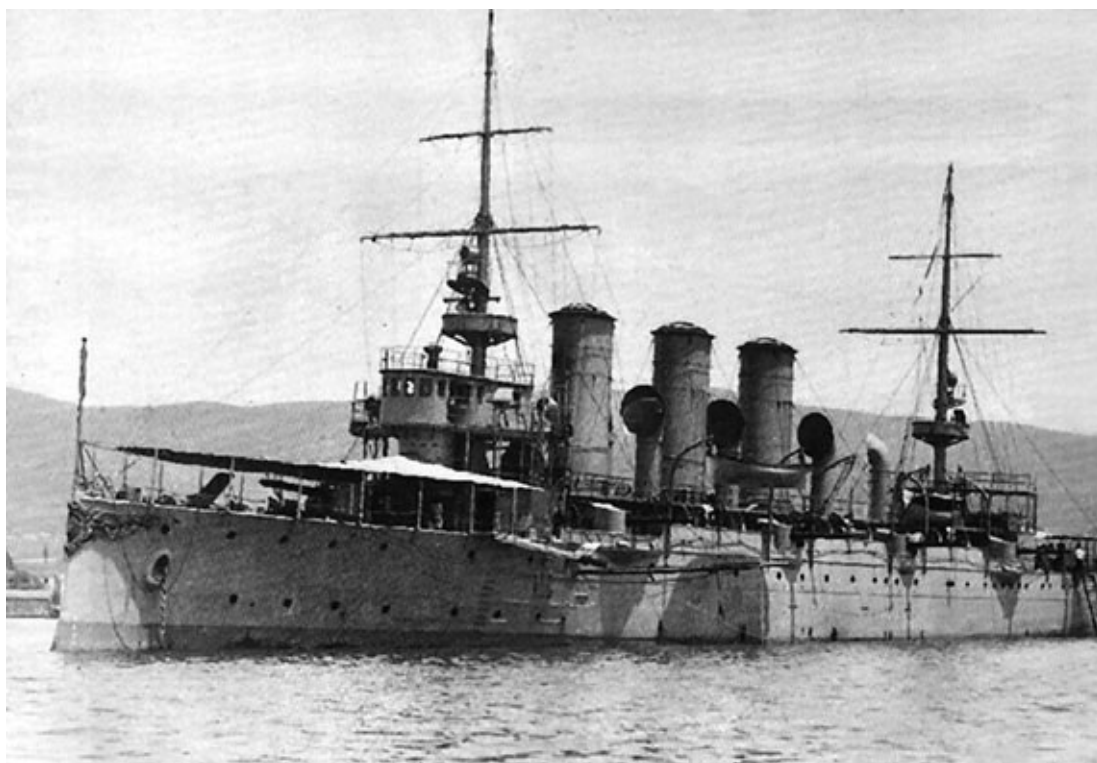
Н. О. Эссен – командующий Балтийским флотом



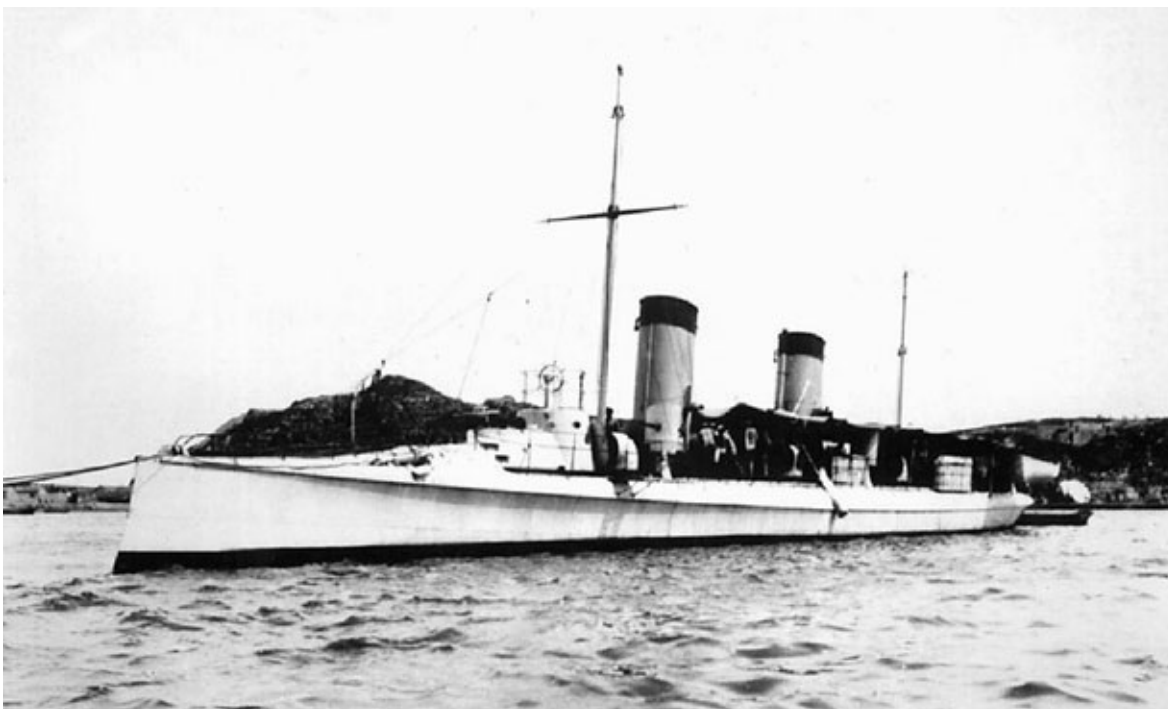
Адмирал А. фон Тирпиц



Флагманский крейсер «Рюрик»



Турецкий крейсер «Меджидие»



Миноносец «Лейтенант Бураков»



Могила командующего Балтийским флотом А. И. Непенина в

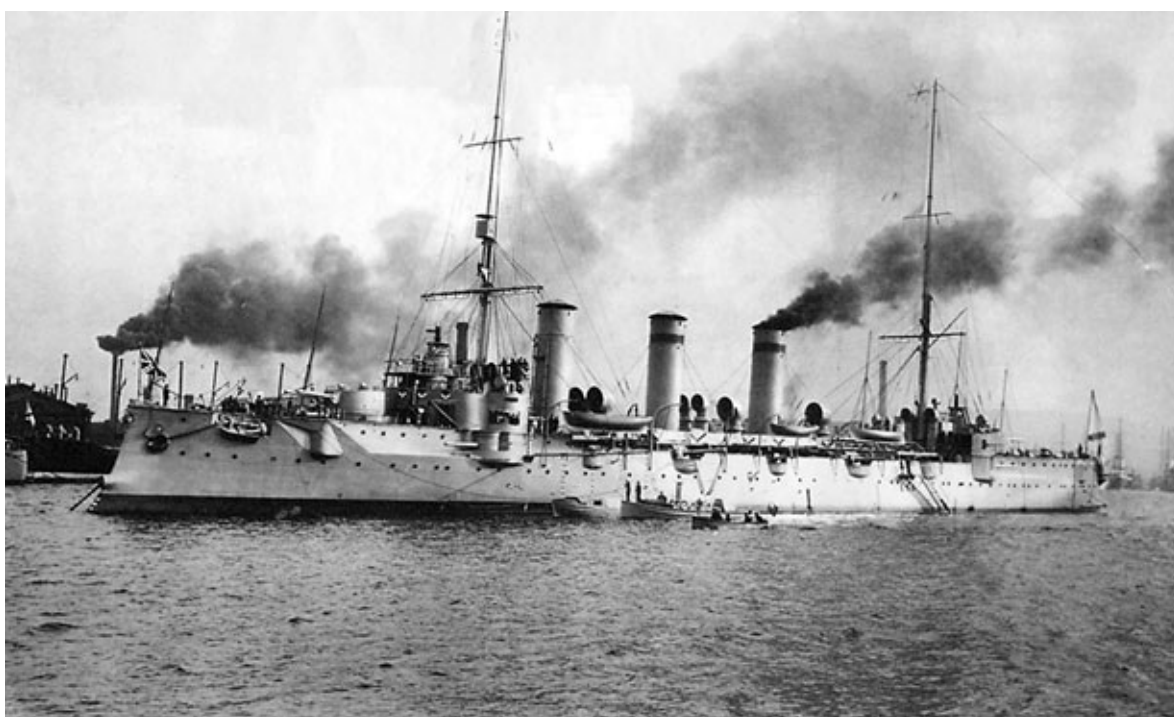
Хельсинки



Верховный правитель России А. В. Колчак



Атаман Г. М. Семенов



Крейсер «Олег»



Вице-адмирал Н. П. Егинко



Один из командиров подводных лодок, получивших за Испанию звание

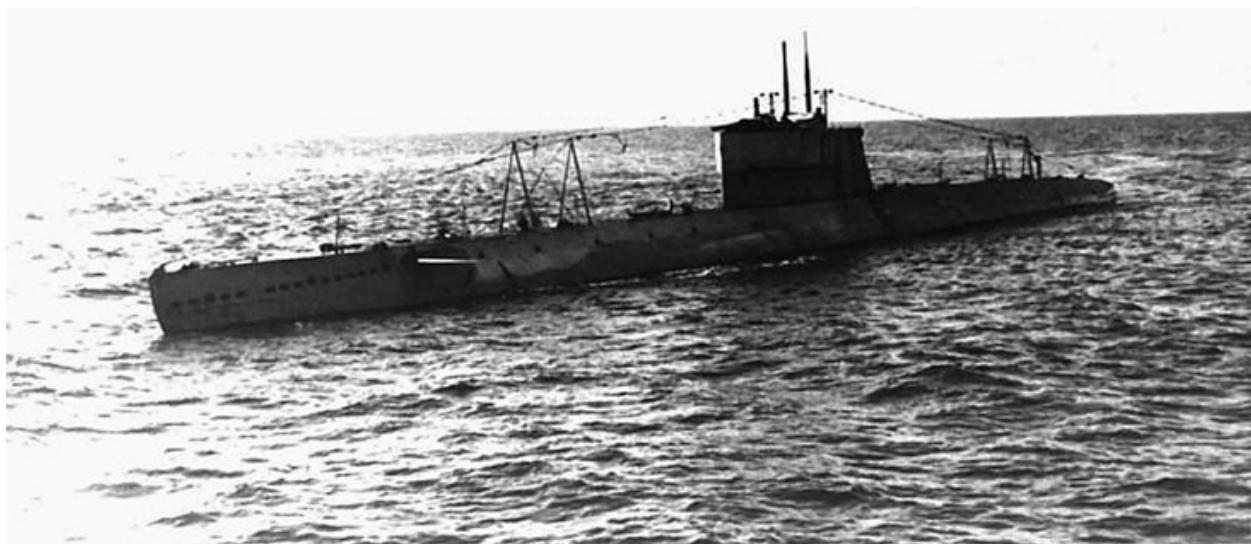
Героя Советского Союза И. А. Бурмистров



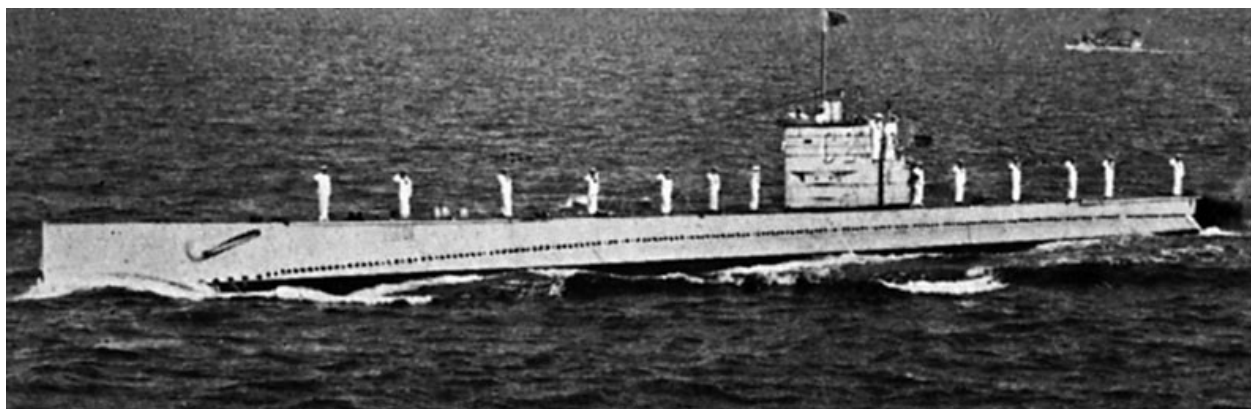
Золотая Звезда Героя Советского Союза



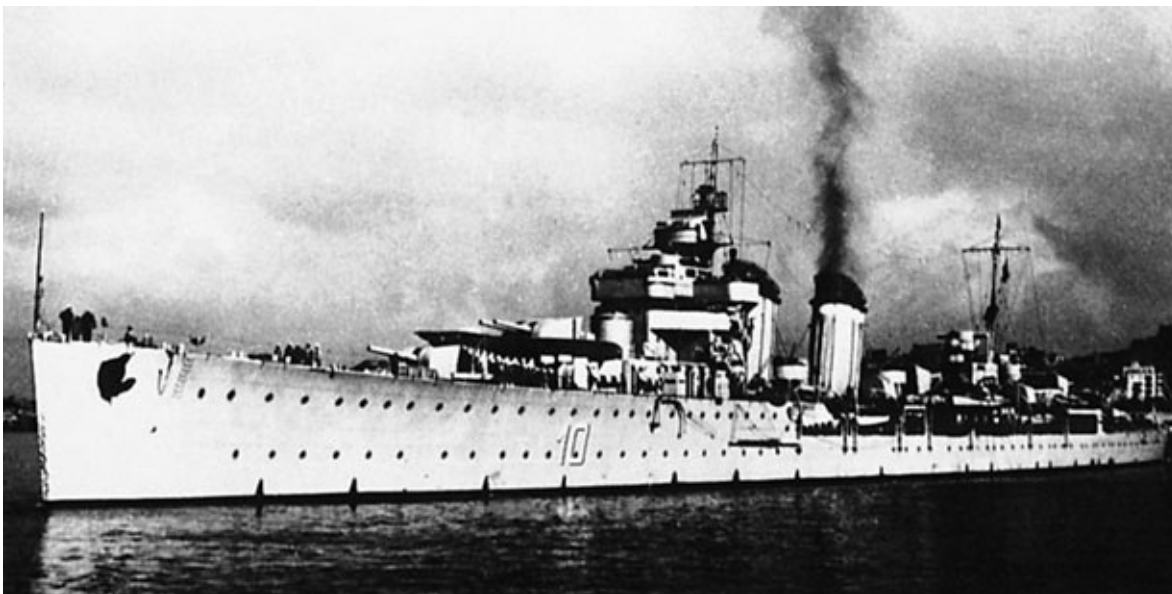
Польский орден «Виртутти Милитари»



Советская подводная лодка «Декабрист»



Советская подводная лодка С-2, на которой золото испанских конкистадоров было доставлено в СССР



Испанский франкистский крейсер «Альмиранте Сервера»



Знаменитый британский крейсер «Эдинбург»



Испанский республиканский крейсер «Либертад»



Крейсер «Тринидад»



Советский эсминец «Гремящий»



Английский конвой в Атлантическом океане