ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВОЕННОГО ИСКУССТВА

ВОЕННЫЕ МОРЯКИ И ПОДВОДНИКИ XX ВЕКА

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВОЕННОГО ИСКУССТВА

ВОЕННЫЕ МОРЯКИ И ПОДВОДНИКИ XX ВЕКА

МИНСК
ЛИТЕРАТУРА
1998

УДК 359
ББК 68.54
В 63

Серия основана в 1997 году

Автор-составитель *И. А. Калмыкова*

Охраняется законом об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части, а также реализация тиража запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения закона будут преследоваться в судебном порядке.

В 63 **Военные моряки и подводники XX века** / Авт.-сост. И. А. Калмыкова. — Мн.: Литература, 1998. — 544 с. — (Энциклопедия военного искусства).

ISBN 985-437-615-X.

Книга предназначена для широкого круга читателей, для любителей военной истории. Из нее вы узнаете также о тактике подводной войны, о методах ведения диверсионных операций, о славных героях войны на море.

ББК 68.54

ISBN 985-437-615-X

© Литература, 1998

ПРЕДИСЛОВИЕ

История мирового флота увлекательна и многогранна — тысячи больших и малых событий, грандиозных морских битв, славных побед и горьких поражений, будто стекляшки в калейдоскопе, выкладываются в единую пеструю картину. Нам ни за что не разобраться в ней, если не вспомнить о том, что эту историю творят люди — военные моряки, очень разные и очень похожие одновременно. Разные тем, что у каждого из них была своя родина и своя судьба, которых, как известно, не выбирают. Похожие флотской широтой души и одержимостью в желании выиграть битву, кто бы ни был их противником — экипаж вражеского корабля или сам океан. Их корабли бороздили морские воды под разными флагами и в разные, нередко смутные, времена. Случалось, что правительства их стран посылали флот в бой, преследуя авантюрные или неблаговидные цели. Но в любом флоте любой страны всегда находились настоящие моряки, преданные своему делу, — от рядовых матросов до

адмиралов. Повествуя о том, как сложилась судьба некоторых из них, мы попытались взглянуть на некоторые события глобального масштаба с точки зрения наших героев и только в том разрезе, который имел отношение к этим, без сомнения, ярким личностям. В свою книгу мы постарались включить как можно больше интересных фактов и эпизодов, хотя она и не претендует на роль исторического «откровения». Между тем, мы не ставили задачу нарисовать полную картину морских сражений в период второй мировой войны с упоминанием множества «людей-винтиков» военной машины, — историками давно написаны десятки книг подобного плана. Надеемся, что среди множества приведенных здесь биографических материалов любознательному читателю удастся рассмотреть своего героя. И, как обычно говорят провожающие на пирсе, — счастливого плавания!

Ирина Калмыкова

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ

ВЛАДИМИР ТРИБУЦ

Флагман спасает флот

21 августа 1941 г. заговорили орудия главного калибра крейсера «Киров». С этого дня над гаванью Таллинна установился не смолкавший ни днем, ни ночью артиллерийский гром — так балтийцы встречали подошедших к стенам города фашистов. На защиту Таллинна были брошены последние резервы. Но силы защитников были истощены, враг упорно продвигался вперед вдоль Нарвского и Тартуского шоссе. А в это время в гаванях и на рейде стояло около двухсот советских кораблей и транспортов. Нелегко пришлось им: передовые части гитлеровцев уже успели обосноваться на острове Вийсми, установив там тяжелую артиллерию, которая открыла прицельный огонь по кораблям. При взгляде на залив со стороны города было видно, как суда постоянно маневрируют, уклоняясь от вражеских залпов. По воде стелется густой шлейф дымовой завесы — она должна скрыть армаду от глаз немецких корректировщиков. То и дело непо-

Вице-адмирал В.Ф. Трибуц

далеку от кораблей рвутся снаряды. Медленно оседают поднятые ими столбы воды...

Гитлеровцы злорадствовали и кричали на весь мир, что «большевистский Балтийский флот закупорен в Таллинне, как в бутылке», предрекая ему неминуемую гибель. Для вице-адмирала В.Ф. Трибуца, возглавлявшего оборону города, не было секретом: Таллинн неизбежно будет оставлен! Осажденный город находился в глубоком тылу, за 300 километров от основной линии фронта, и единственным решением мог быть прорыв морем.

Владимир Федорович и его помощники понимали всю сложность прорыва кораблей в советский Кронштадт. Эскадре предстояло совершить переход почти в две сотни миль по узкому Финскому заливу, оба берега которого находились в руках противника. Не подлежало сомнению, что фашисты будут атаковать

эскадру всеми возможными средствами: от торпедных залпов подлодок до массированных налетов бомбардировщиков. Действовать нужно было очень скрытно и организованно.

План эвакуации таллиннского гарнизона, задуманный Трибуцем, был выполнен. Во второй половине дня 27 августа защитники города начали энергичную атаку по всей линии обороны. После того, как враг был отброшен на пару километров, подали голос орудия береговой батареи, не давая немцам перейти в контрнаступление. Ночью, незаметно оторвавшись от противника, сухопутные части в спешном порядке стали грузиться на корабли. А к утру 28 августа эскадра с 23-тысячным гарнизоном, вооружением и техникой на борту уже была готова выйти в море. Все произошло так быстро, что немцы ничего не заподозрили.

На рассвете все суда выстроились на Таллиннском рейде. Адмирал Трибуц поднялся на капитанский мостик крейсера «Киров». Моросил дождь. Море штормило. Как досадно! Ведь при сильной волне тральщикам, которые должны идти впереди конвоев, не справиться со своей задачей, а потому вся эскадра, выйдя в море, рискует подорваться на минах. Приходилось ждать. Только после полудня снялся с якоря и взял курс на Кронштадт первый конвой.

И вот уже весь караван в открытом море.

Что за зрелище! Процессия кораблей растянулась почти на тридцать километров; над лесом мачт — 195 вымпелов. Из таллиннского порта первыми вышли конвои транспортов. Но впереди минные поля, и отряд легких сил во главе с пятью тральщиками и флагманским крейсером «Киров» быстро обгоняет остальные суда.

Вскоре случилось неизбежное: эскадру заметили с воздуха. Фашистские бомбардировщики шли девятками, строго выдерживая строй, курсом на «Киров». На пути авиации стала плотная завеса заградительного огня зениток флагманского крейсера. Немецкие самолеты отворачивали от «Кирова» и сбрасывали бомбы на тихоходные, почти безоружные транспорты конвоев. Появились первые жертвы — ледокол «Вольдемарс», судно «Вирония»... Все это время Трибуц не покидал командного мостика «Кирова». То и дело по рации передавались приказы вице-адмирала: «Взять на буксир поврежденный транспорт!», «Принять на борт команду тонущего корабля!»

Возле мыса Юминда по эскадре ударил огонь немецкой береговой батареи. Но настоящая угроза флагманскому крейсеру пришла из-под воды. Неожиданно в правом параване «Кирова» показался рогатый шар с блестящей поверхностью. Плавающая мина! В мгновение ока Трибуц оказался на правом крыле мостика. Быстрый взгляд за борт: затраленная мина мед-

ленно приближалась к борту «Кирова». Другого выхода, кроме как отсечь ее вместе с параваном, не было. По приказу Трибуца сразу же приступили к делу.

На палубе появился матрос П. Кашуба. В одной его руке была маска, в другой электросварочный аппарат. Кашубу усадили на крохотную беседку и стали спускать за борт, вниз, к паравану. Дали ток. Вспыхнула огненная дуга, каскадом посыпались искры. Минуты казались бесконечно долгими, а мина была уже совсем рядом. Наконец раздался треск рвущегося паравана, и страшный спутник отстал от крейсера...

На караван опустилась ночь. Все больше судов эскадры становилось жертвами плавающих мин, обнаруживать которые при неверном лунном свете стало во сто крат труднее. И Трибуц принимает решение: всем кораблям и транспортам стать на якорь у острова Вайндло.

Эх, знай адмирал о том, что в ночь стоянки эскадра подошла к самой границе минных заграждений, последний день пути сложился бы для нее иначе. В темноте корабли могли покрыть огромное расстояние и к рассвету оказались бы в районе островов Лавенсаари — Сескар, там, где их могла защитить от ударов с воздуха советская авиация. Но в ситуации полной неопределенности решение Трибуца остановиться на ночевку было единственно

верным, ведь рисковать всем флотом, не зная расположения минных рубежей, — полнейшее безрассудство.

Ровно в 7 утра эскадра подверглась первой атаке немецких бомбардировщиков. С этой минуты авиабомбы падали вниз почти непрерывно: самолеты шли группами, отбомбившиеся уходили, на смену им тут же появлялись новые. От бомбежки особенно пострадали транспортные суда. Из 67 транспортов, вышедших из Таллинна, места назначения достигли лишь 33. Боевой же флот (128 кораблей) прибыл в Кронштадт в почти полном составе. Неимоверными усилиями моряков ядро Балтфлота было сохранено...

По окончании начальной школы на Бассейной улице в Петербурге у Володи Трибуца выбор оказался небольшим: идти работать в частную мастерскую или в подмастерья на завод. Но как хотелось учиться дальше! Семья Трибуцев была слишком бедна, чтобы отправить Володю в гимназию. Остановили выбор на более скромном образовании, и осенью 1911 г. Владимир поступает в Петровское высшее начальное четырехклассное училище.

Сидеть за партой пришлось только три года: когда Трибуцу стукнуло четырнадцать, началась первая мировая война. О том, какой затяжной она окажется, сколько миллионов

жизней унесет, в тот момент мало кто думал — начало боевых действий было встречено с патриотическим подъемом. Под трехрядку плясали новобранцы, больше стало офицеров, появились лазареты, и даже великих княгинь теперь можно было увидеть в роли сестер милосердия. Нетрудно понять, какие чувства испытывал Володя, провожая взглядом военные эшелоны, — все мальчишки его возраста рвались на передовую.

22 августа 1914 года приказом начальника Петроградской военно-фельдшерской школы Владимира Трибуца зачисляют ее воспитанником. Школа готовила помощников лекарей, которых так не хватало на фронте. Жизнь школяров была подготовкой к настоящей службе: те же строй, форма, занятия на плацу. Обучали не спеша. Война была в самом разгаре, в стране сменилась власть, а воспитанники продолжали совершенствовать лекарское искусство в стенах школы. Летом 1917 года правительство Керенского решило устроить для будущих фельдшеров своеобразную практику — с маршевой ротой Волынского полка Трибуц направляется на фронт, в Галицию.

Наступление в Галиции закончилось полным провалом, и молодые лекари вернулись в Петроград — продолжать курс обучения. Диплом фельдшера Трибуц получил в мятежные дни Октябрьской революции. А 14 декабря

1917 г. Владимира Трибуца направляют младшим лекарским помощником в Петроградский Николаевский госпиталь. Именно здесь Трибуц впервые по-настоящему ощутил дыхание революции, поняв: он на стороне большевиков.

Первая мировая принимала все более крутой оборот. Особенно сложная обстановка сложилась под Псковом и Нарвой. 21 февраля 1918 г. Совнарком принял подписанный Лениным декрет-воззвание, в котором защита советского режима от германских войск объявлялась священным долгом каждого гражданина. Через день, вечером 23 февраля красноармейский отряд, в который Трибуца взяли лекпомом, спешно выехал из Петрограда в район Нарвы.

А в это время по приказу Ленина покидали отданный немцам Ревель корабли Балтийского флота. Так началась крупная стратегическая операция советского Балтфлота, известная историкам как «Ледовый поход». Боевые корабли шли напролом через тяжелые паковые льды Финского залива. Сложность перехода объяснялась и значительным некомплектом личного состава. Советское командование один за другим формировало отряды балтийских моряков, которые пополнялись красногвардейцами-путиловцами. Свежие силы тут же бросали в рукопашный бой, на защиту Нарвы.

Так 2 марта 1918 г. Владимир Трибуц оказался зачисленным в Северный летучий отряд моряков под командованием мичмана Сергея Павлова. К этому времени отряд, состоявший из 400 матросов, уже имел серьезные боевые заслуги. На нарвское направление он прибыл с Урала, где революционные моряки в пух и прах разбили банды Дутова. Под самой Нарвой североморцы влились в ряды моряков-балтийцев П. Дыбенко.

Пять часов продолжалась ожесточенная схватка неподалеку от станции Аувере — первый настоящий бой матроса Трибуца. Под дружным натиском моряков беспорядочно рассыпавшаяся немецкая колонна одну за другой оставляла высоты Синимяэ. Вскоре немцы подтянули подкрепления. Отряд Дыбенко оказался под мощным перекрестным огнем врага. Идти в рукопашную на вражескую артиллерию без поддержки своих орудий было немыслимым. Революционные моряки отступили...

Май 1918-го. После заключения унизительного мира с Германией в Совнаркоме поняли: первая задача молодой республики — создать регулярный Красный флот, способный встать на ее защиту. Вместе с группой военных моряков Владимир Трибуц получает назначение в Астрахань, где рождалась Волго-Каспийская флотилия.

Осенью на Каспии стало неспокойно: бес-

чинствовали суда белых, разоряя прибрежные поселки, то и дело в Астрахани вспыхивали антибольшевистские восстания. В эти нелегкие дни командующий флотом, эстонский коммунист Сергей Сакс, задумывает нанести удар по морскому форпосту белогвардейцев — совершить набег из Астрахани на бухту Старо-Теречная. Молодого лекпома Владимира Трибуца прикомандировали к вооруженному пароходу «Вега», участнику операции. Кроме «Веги», в первый поход вышли еще два советских судна — «Володарский» и флагманский корабль «Макаров-1». Итоги похода превзошли ожидания. Краснофлотцам удалось взять в плен шесть вражеских транспортов. А через несколько дней, 9 ноября — новый налет астраханской эскадры на Старо-Теречную. На этот раз «Веге» пришлось держать бой с превосходящими силами противника. Серьезно повредив один из вражеских кораблей, эскадра сумела вернуться домой невредимой. В амбулатории отряда, куда Трибуц понес сдавать запас неиспользованных бинтов, его встретили флотской прибауткой: «Три вещи не отдают: ружье, жену и бритву. А бинты что? Бинты могут потребоваться для другого похода».

Вскоре так и случилось. Колчак и Деникин, конечной целью которых была Москва, планировали соединиться в Астрахани. С востока на город наступала казачья армия колчаковс-

кого генерала Толстова, с запада — кавалерия деникинца Драценко. 30 июня пал Царицын, и теперь лишь узкая полоска земли вдоль охраняемого железнодорожного полотна соединяла Астрахань с территорией Советской России. И снова, по призыву главкома Кирова, астраханские моряки — костяк обороны города — сражаются на суше. Все лето 1918-го отряд, в котором воевал Трибуц, держал рубежи в районе Лагани, в плавнях и песках. Обороняя Астрахань, каспийцы не сделали ни шагу назад.

Тихо текла жизнь в морском госпитале, куда в сентябре 1919 г. вернулся Владимир Трибуц. Здесь же, в госпитале, работали его отец и сестра Таисия — санитаркой в зубном кабинете. Но вкусив хоть раз радость боевых побед, невозможно сидеть сложа руки. Военный корабль — вот где место настоящего моряка. 25 марта 1920 г. Трибуц получает назначение на эскадренный миноносец «Деятельный». С легендарным Иваном Исаковым, командиром «Деятельного», лекарскому помощнику Трибуцу довелось познакомиться только через нескольких дней — по возвращении на корабль катера-постановщика мин (в то время Исаков принимал личное участие во всех минных постановках «Деятельного»). Худенький, крутолобый, с огромными глазами, не больше двадцати лет от роду — таким в первый раз увидел

Трибуц будущего адмирала. Руки командира были все в ссадинах, перевязаны бинтами. Первым делом Трибуц сменил окровавленные повязки...

Позже судьба не раз сводила Исакова и Трибуца. Может быть поэтому, имея перед глазами бесподобный пример морской чести, Трибуц быстро освоил науку побеждать, сумел многого достичь. А пока боевым кораблям Волго-Каспийской флотилии предстояло отправиться в Баку, чтобы поддержать советскую власть в «нефтяной» столице (постоянно ощущавшийся дефицит горючего был бичом новой России). 1 апреля 1920 г. тройка эсминцев вышла из Астрахани, держа курс на Петровск (ныне Махачкала). В город вошли без боя. Только вчера отгремели здесь последние залпы, откатилась белогвардейская волна. «Деятельный» был оставлен «старшим» в Петровске: на эсминец возложили всю ответственность за охрану водного района. Но о какой охране может идти речь, когда все корабельные запасы угля выметены подчистую? Выход пришел сам собой. На мели заметили какое-то судно. Подошли ближе. На камнях прочно сидел миноносец «Москвитянин» с полными трюмами угля. Сначала уголь сгребали сверху, потом добывали из-под воды, стоя в ней по пояс, грузили топливо на уходившие в гавань шлюпки. Поднимавшиеся буруны воды окатывали с

головы до ног, ветер пронизывал до костей. Трибуц работал наравне со всеми. После изнуряющей битвы за уголь почувствовал озноб. Простуда? Нет. Сам же и поставил себе диагноз: сыпной тиф...

18 ноября 1920 г. Трибуц прибыл на канонерскую лодку «Ленин». На новом месте лекпом освоился очень быстро: помогло пристрастие к футболу. Состоявшийся в тот же день матч с футбольной командой береговой базы «ленинцы» свели вничью. Один гол забил Трибуц. А через месяц лодка «Ленин» вышла из Баку, держа курс на Энзели. Кораблю предстояло пройти в район Ленкорани, где к тому времени прочно обосновалась крупная группировка местных антисоветских сил. С десятью тысячами воинов Джемал-паши единственная в этом районе кавалерийская дивизия сама бы не справилась. Точные удары с моря помогли ей. Стоя на палубе, Трибуц наблюдал, как падавшие снаряды взметали в воздух песчаные столбы, а враги разбегались кто куда...

То, о чем Трибуцу мечталось с самого начала флотской службы, начало сбываться в октябре 1926 года. В эти дни он, один из десяти лучших выпускников Военно-Морского училища имени М.В. Фрунзе, вместе с первым командирским званием получил назначение помощником вахтенного начальника на линейный корабль «Парижская Коммуна».

22 ноября 1929 года «Парижская Коммуна» и крейсер «Профинтерн», оставив позади кронштадтский рейд, взяли курс на Севастополь. Время для далекого перехода было выбрано неудачно: море сильно штормило, а когда корабли вошли в район Бискайского залива, волнение превысило 10 баллов. На линкоре накатившая волна сорвала спасательный вельбот, принайтовленный на шлюпбалках, и отбросила его к третьей башне. Перекатываясь по ходившей от сильной качки палубе, вельбот угрожал снести вентиляционные трубы. Укротить разбушевавшийся «спасатель» вызвалось несколько добровольцев. Среди них — Трибуц. Добравшись до башни, начали быстро рубить борта вельбота пожарными топорами. Но тут новая огромная волна обрушилась на линкор. Корабль резко завалился на бок. Трибуц почувствовал — еще мгновение, и он окажется за бортом. От падения в бушующее море спасли стойки, за которые очень своевременно ухватился помощник вахтенного... О событиях того опасного путешествия Трибуцу еще долго напоминал маузер с дарственной серебряной пластинкой — так Реввоенсовет решил наградить отважного моряка за проявленное мужество.

Но чтобы самому стоять на командирском мостике большого военного корабля, квалификации Трибуцу по-прежнему не хватало. И

Владимир Федорович опять садится за учебники. В апреле 1932 г. для выпускника Военно-морской академии В.Ф. Трибуца началась последняя в его жизни стажировка — старшим помощником командира линкора «Марат». А в 1935-м первый и единственный в жизни Трибуца «собственный» линкор «Яков Свердлов» порадовал своего командира, заняв первое место среди кораблей Балтфлота по результатам учений.

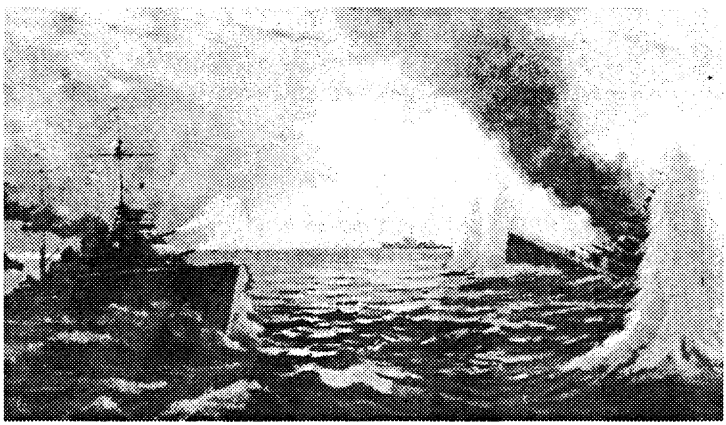
Поздним январским вечером 1938 года Трибуц приехал в Кремль. Волновался как никогда. Оно и понятно: ожидание в приемной «вождя всех времен и народов» затянулось, причина вызова по-прежнему неизвестна. Вдруг дверь отворилась, Трибуца пригласили в кабинет. Не ошибусь, если назову личную беседу Сталина с молодым начштаба Балтийского флота допросом с пристрастием. Вождя интересовало абсолютно все: от боевой мощи флота сопредельных держав и оценки отдельных классов кораблей до подробностей личной жизни морского офицера. Расстались спокойно. Было видно, разговором Сталин остался доволен. А в апреле 1939 г. флагману 2 ранга Владимиру Федоровичу Трибуцу доверили самый высокий пост — командующего Краснознаменным Балтийским флотом.

В ночь на 22 июня 1941 г. «эмка» с сидевшим в ней вице-адмиралом неслась по таллинн-

скому шоссе в сторону Палдиски, к флагманскому командному пункту Балтфлота. Трибуц спешил. Что же там случилось? Нет худшей беды, чем неопределенность! «Только что перехвачена радиограмма «SOS» с парохода «Гайсма», — такими словами встретил командующего оперативный дежурный пункта капитан-лейтенант Овечкин. Оказалось, что «Гайсма», шедшая с очередным грузом леса в Германию, была обстреляна и торпедирована потенциальным получателем неподалеку от шведского острова Готланд. Трибуц понял: это только начало. Требовалось немедленно связаться с Москвой. На другом конце провода взволнованный голос наркома подтвердил: да, это война, немецкие самолеты вовсю бомбят Севастополь.

26 июня фашисты захватили Шауляй, танки врага вышли к Даугаве. В тот же день комфлота был поставлен перед фактом: на помощь Лиепае сухопутные войска подойти не успеют, город приказано оставить. Значит, следующий массированный удар немцев придется на Ригу, размышлял Трибуц. К тому времени Рижский залив уже успел превратиться в арену борьбы. Возглавлял оборону залива контр-адмирал В.П. Дрозд, командир отряда легких сил и прекрасный моряк, прошедший боевую школу в Испании. Рижская флотилия была достаточно многочисленна: флагманский крейсер «Киров», шесть эсминцев, соединение под-

лодок Героя Советского Союза Н. Египко, более двадцати вспомогательных судов и транс-



Бой отряда кораблей Краснознамённого Балтийского флота в Ирбенском проливе 6 июля 1941 г.

портов. По убеждению Дрозда, такая эскадра смогла бы долго удерживать вход в залив, но при одном условии — надежных тылах.

Прибыв в Ригу 27 июня со свежей информационной сводкой в руках, Трибуц развеял все иллюзии местного командования относительно возможной помощи с суши. Итак, корабли должны уйти из залива. А уйти было непросто: Ирбенский пролив весь заминирован, другой, Муху-Вяйн, слишком мелководен. Первый вариант — прямиком через минные поля — был отброшен Трибуцем сразу. Оставался Муху-Вяйн. Но в самом удобном для перехода месте на дне пролива еще со времен первой мировой войны лежал затопленный не-

мецкий транспорт «Циммер» обойти который было невозможно, разве что перепрыгнуть. Решение Трибуца было смелым: углубить канал и провести корабли впритирку к «Циммеру». Необходимая для начала работ информация имелась. Еще до войны специалисты-гидрографы долгое время работали в Рижском заливе, изучали фарватеры, делали промеры, которые теперь пришлись очень кстати.

По приказу Трибуца гидрографические суда с жесткими тралами начали углублять фарватер пролива Муху-Вяйн. На помощь им из Палдиски подошла целая армада земснарядов и вывозивших ил барж с метким прозвищем «грязнухи». С работой управились в один день. В глубоких сумерках первые корабли покидали Рижский залив...

Таллинн, куда прибыла рижская эскадра и где собрался весь Балтийский флот, недолго служил оплотом советской власти в Прибалтике. Силы 10-го стрелкового корпуса 8-й армии и морских отрядов, оборонявших город, таяли на глазах. Для командующего обороной адмирала Трибуца было очевидно: натиска пяти немецких дивизий, стоявших у стен города, Таллинну не выдержать. Предстояло второе и последнее вынужденное отступление Балтийского флота.

Операцию по переводу флота из Таллинна в Кронштадт, начатую 27 августа 1941 г. по

приказу командующего вице-адмирала Трибуца, историки оценивают неоднозначно. Одни называют ее «обычным бегством», другие — «одной из славных страниц летописи флота». Ни одно, ни другое, пожалуй, неверно. Но если бы корабли своевременно не ушли из Таллина, их — дело нехитрое — пришлось бы сжечь, а весь таллиннский гарнизон был бы оставлен на заклание врагу. Этого Трибуц допустить не мог, слишком хорошо помнил он печальный опыт Лиепаи. Об отступлении там начали думать лишь тогда, когда враг окончательно заблокировал город. Морякам пришлось взорвать пять подводных лодок и поставленный на ремонт эсминец «Ленин». Кроме того, флот потерял 15 тыс. тонн горючего, 3000 глубинных бомб, 146 торпед и несметное количество мин, которые остались лежать на лиепайских складах. Ошибка не должна была повториться.

Директива №34, подписанная фюрером 30 июня 1941 г., гласила: «Первоочередной задачей всех сил 18-й армии является очищение от противника Эстонии. Лишь после этого ее дивизии начнут выдвигаться в направлении на Ленинград». Но на быстрый марш к воротам северной столицы русских Гитлер рассчитывал зря. Командование Балтфлота, понимая, куда в конечном итоге метят немцы, всеми силами стремилось оттянуть их от ленинградского направления. На своем пути фашисты

не раз встречали «твердые орешки». Один из них — военно-морская база Ханко под командованием генерала С. Кабанова. В самый разгар боев Трибуц лично побывал на Ханко. По его указанию на базу доставили 100-миллиметровую батарею, два десятка пулеметов, добрый запас снарядов. Как и острова Моонзунда, полуостров Ханко держался до последнего. Выполнение плана Гитлера затянулось. В такой ситуации без поддержки оружием, боеприпасами, продовольствием немцы обойтись не могли.

12 июля на подходах к Ирбенскому проливу показался первый крупный немецкий конвой. Курс на Ригу держали ни много ни мало 57 кораблей и судов, 42 из них — транспорты. Как только конвой обнаружила советская авиаразведка, с полуострова Сырве заговорили пушки 315-й береговой батареи капитана А. Стебеля. По приказу командующего Трибуца обстрел судов конвоя продолжался до наступления ночи. А на рассвете, окутавшись плотной дымовой завесой, в атаку на немецкие транспорты пошли торпедные катера старшего лейтенанта В. Гуманенко. Катерников поддержал мощный удар с воздуха — это вступили в бой бомбардировщики М. Самохина. В это время на перехват конвоя спешно шли три группы эсминцев во главе с контр-адмиралом Дроздом.

Комбинированный удар принес свои плоды. Немцы лишились восьми транспортных судов с войсками и техникой, двух кораблей охранения и самоходной баржи, груженной танками. Больше половины судов конвоя получили значительные повреждения. Так в первый же месяц войны Балтийский флот и его командующий вице-адмирал Трибуц открыли счет своим победам.

Осенью 1941 года войска фельдмаршала фон Лееба закрепились на подступах к Ленинграду — в Петергофе, Стрельне, Шлиссельбурге. Основные бои разворачивались на суше. То, что переживал в эти дни Балтфлот, емко уместилось в приказе, полученном Трибуцем от командующего Ленинградским фронтом Г.К. Жукова: «Корабли поставить на Неву. Всей артиллерией поддерживать 42-ю армию. Зенитки — на прямую наводку и бить по танкам. Половину моряков — в окопы!»

Очень скоро под прицельным огнем фашистских орудий оказалась жизненно важная для города коммуникация Ленинград — Кронштадт. Из-за непрерывного обстрела безнаказанно пройти морем от Кронштадта до Лавенсаари — передовой базы балтийских торпедных катеров и подлодок — умудрялись немногие советские корабли. Предстояло защитить их от ударов противника. Но как? «Хорошо бы сделать корабли невидимыми», — решает Три-

буц. Услугами катеров-дымзавесчиков периодически пользовались и раньше. Теперь же по приказу командующего флотом был создан целый дивизион этих судов, который возглавил старший лейтенант Н. Амелько. Вызвав Амелько к себе, Трибуц лично давал молодому лейтенанту последние наставления.

Всю осень нес опасную конвойную службу батальон дымзавесчиков. Связь с удаленными базами не прервалась и зимой 41-го: корабли проходили по пробитому ледоколами узкому фарватеру. Однако маневрировать при постановке завес катерам стало труднее. И тогда Амелько предложил использовать вместо них аэросани. Идея получила одобрение Трибуца. Кроме сопровождения судов, дивизиону Амелько (теперь уже аэросанному) доводилось выполнять самые неожиданные задания. Обстреливая Кронштадт, немцы держали прицел на одиноко возвышавшийся купол старинного собора. Задымить высоченный собор — дело нелегкое. Но дымзавесчикам удалось спрятать от глаз врага и этот ориентир.

1943 год стал переломным. Еще в 1942-м советские подлодки тремя эшелонами прорвались в Балтийское море, уничтожив и повредив более 60 вражеских транспортов и ряд боевых кораблей. В 43-м боевую эстафету перехватила торпедоносная авиация, на счету которой уже числилось 52 потопленных не-

мецких судна. Новый командующий Ленинградским фронтом генерал Л.А. Говоров поставил Трибуца в известность: в Ставке готовят крупное наступление. Первейшая задача Балтфлота — перебросить армейские соединения с техникой на Ораниенбаумский плацдарм, откуда будет наноситься главный удар по врагу.

По приказу Трибуца собрали все, что было на плаву: буксиры, баржи, даже маленькие «речные трамваи», до войны курсировавшие по Неве. 5 ноября 1943 года пошли первые конвои. Суда грузились в Ленинграде или у Лисьего Носа, за ночь в темноте доходили до Ораниенбаума, быстро разгружались на маленьком пятачке и спешили вернуться назад до рассвета. Только за первые 15 суток без единой потери было переброшено 30 тысяч бойцов, танки, бронемашины, орудия, минометы, тысячи тонн боезапаса.

14 января 1944 года ровно в 9.35 утра в воинские части, на ленинградские форты, корабли, береговые батареи понеслась команда: «Огонь!» Больше часа гремела канонада — громыхали полевые пушки, дружными залпами взрывался форт Красная Горка, его поддерживали сотни морских орудий. Глобальное наступление началось. Трибуц — в это время он находился на артиллерийском наблюдательном пункте — то и дело получал донесения: «Пошли танки! Просьба поддержать», «Нуж-

на помощь: ударьте по дотам в районе...» Следуя отрывистым приказам склонившегося над картой адмирала, морские артиллеристы выполняли одну заявку за другой. Только по каждой цели Петергофа и Стрельны, откуда враг дольше всего не хотел уходить, было выпущено от 40 до 70 крупнокалиберных снарядов. На следующий день в наступление перешли войска с Пулковских высот. Поддержать их мощным огнем с моря было для Трибуца священным долгом. Адмирал знал: там, в Пулково, среди войск наступающей 42-й армии — гвардейцы стрелкового корпуса генерала Симонюка, герои обороны Ханко.

В первые же дни наступательных боев Трибуц перебрался на командный пункт генерала Говорова. Работать рука об руку с командующим Ленинградским фронтом было привычно. В одной связке Говоров и Трибуц оказались еще в январе 1943-го, когда всего за семь дней одновременными ударами с моря и суши по группировке гитлеровских армий «Север» было прорвано кольцо ленинградской блокады. А ровно через год, 27 января 1944 г., адмирал Трибуц, стоя на палубе крейсера «Киров» в окружении моряков, слушал гром победного салюта. Знаменитый Северный вал немцев рухнул окончательно.

Но острова продолжали огрызаться вражеским огнем. Очистить их от противника мог

только хорошо подготовленный морской десант. У командующего Кронштадским морским оборонительным районом Ю.Ф. Ралля на этот счет была своя идея — операцию по захвату очередного острова начинать с высадки демонстративного отряда в южной его части, в то время как основные силы десанта высадятся на севере под прикрытием дымзавесчиков. Ралль предложил, Трибуц, не чуждый военной хитрости, согласился. Задуманное удалось: без колоссальных потерь, поначалу казавшихся неизбежными, десант отбил у фашистов Пиисаари, а затем и другие острова Бьеркского архипелага.

Летом 1944 г. Трибуц переносит свой командный пункт на мыс полуострова Пулениеми. Именно оттуда должна была начаться операция по захвату ключевых позиций в Выборгском заливе. На этот раз флот взаимодействовал с 59-й армией под командованием генерал-лейтенанта И.Т. Коровникова. Три главных острова — «ворота» в залив — было решено атаковать одновременно. Для прикрытия десанта Трибуц выделил специальный отряд торпедных катеров под командованием капитана И. Зайдулина.

И вот час «икс» пробил. В защитном комбинезоне, с биноклем на груди, командующий флотом ничем не отличался от своих моряков-десантников. Адмирал расположился за огром-

ным валуном. Рядом с ним карты и телефоны. А в это время катера и тендеры с бойцами уже подходили к островам. Издалека были видны столбы черного дыма над Тейкарсаари — это постаралась авиация генерала Самохина, сбросившая на остров не один десяток бомб. Но Тейкарсаари, на который финны перебросили подкрепления, не сдавался. Предложив помощь Коровникову, Трибуц получил категоричный отказ: «Ваши суда-малютки с нашими танками топором пойдут на дно». «Не пойдут!» — упорствовал Трибуц и оказался прав. К вечеру танки прорвали оборону противника, остров оказался в руках советских десантников.

Два последних военных года принесли Трибуцу новые победы. Форсирована Нарва, освобождены Таллинн и Палдиски, отвоеваны острова Моонзундского архипелага. А затем пошла чужая земля: Кенигсберг, Борнхольм... Наконец шквал победы докатился до Берлина.

В мае 1947 года вице-адмирал Трибуц получает новое назначение — заместителем главнокомандующего войсками Дальнего Востока по военно-морским силам. Не прошло и года, как его отозвали в Москву в распоряжение главкома ВМФ. В 1957 г. после нескольких лет службы в Главном штабе ВМФ Трибуца направляют на руководящую работу в Главную инспекцию Министерства обороны, где до самого увольнения в запас (1961 г.) он слу-

жил под непосредственным руководством Маршала Советского Союза К.К. Рокоссовского. После выхода в отставку Трибуц находит себе интересную работу — руководителем одного из секторов Всесоюзного института научной и технической информации. А через два года вышла первая из четырех документальных книг адмирала Трибуца — «Подводники Балтики атакуют».

Жизнь Владимира Федоровича Трибуца, выдающегося флагмана флота и моряка от бога, оборвалась 30 августа 1977 года. Хоронили адмирала в Москве, на Новодевичьем кладбище.

НИКОЛАЙ ЛУНИН

Крейсерская подлодка против линкора-гиганта

27 июня 1942 г. радист подводной лодки «К-21» принял радиограмму из штаба Северного флота. Кораблю предписывалось выйти на боевую позицию для прикрытия группы судов союзного конвоя «PQ-17». В районе острова Игней, куда немедленно направил лодку командир капитан 2 ранга Н.А. Лунин, ее догнало еще одно сообщение: на перехват конвоя движется фашистская эскадра во главе с кораблями «Тирпиц» и «Адмирал Шеер» — гордостью германского флота. Тут же из штаба последовал приказ: «Найти, атаковать и уничтожить!»

Благодаря действиям английской разведки многие детали предстоящей операции немцев перестали быть загадкой для советского военного руководства, однако точный маршрут следования двух линкоров и сторожевых эсминцев по-прежнему оставался неизвестным. Лунину предстояло самому отыскать немецкую эскадру. Но как? Помогла наблюдательность.

Командир подводной лодки «К-21» Н. А. Лунин

Каждое утро ровно в 8.00 вблизи острова Игней проносились немецкие самолеты-разведчики. Через восемь часов они прилетали сюда с повторным визитом. Проходила еще треть суток, и все, словно по расписанию, повторялось снова. К немецкой пунктуальности на «К-21» успели привыкнуть: трижды за сутки, ожидая появления авиации противника, лодка уходила на глубину. И вдруг что-то изменилось. Всего за четыре дня поисков «Тирпица» субмарина, шедшая в надводном положении, чтобы увеличить сектор обзора, обнаружила свыше полусотни немецких самолетов и сделала 48 срочных погружений. Фашистская авиация стала просматривать район гораздо чаще, причем исключительно со стороны Альтен-фьорда. «Именно оттуда и следует ожидать появления эскадры», — справедливо предположил

Лунин. После того как на карту были нанесены все пеленги на места обнаружения самолетов, точно установить сектор моря, в котором должен появиться противник, уже не составляло труда. Поэтому, когда днем 5 июля гидроакустик Сметанин доложил командиру о приближающемся шуме винтов, для Лунина это не было сюрпризом.

Первыми на горизонте показались миноносцы типа «Карл Галстер». Прошло не менее получаса, пока Лунин заметил за ними мачты линейных кораблей, а затем и кружившие над эскадрой немецкие самолеты «Арадо». Закамуфлированные черным, коричневым и серым цветами линкоры, по-видимому, в любую минуту ожидали нападения из-под воды. Они шли противолодочным зигзагом на значительной (около 23 узлов) скорости, головным был «Шеер». Из фронтального строя эскадра неожиданно перестроилась в кильватерную колонну, что в некоторой степени упрощало подводную атаку. «Попали в самую собачью свадьбу!» — воскликнул командир субмарины, отвернув лицо от перископа.

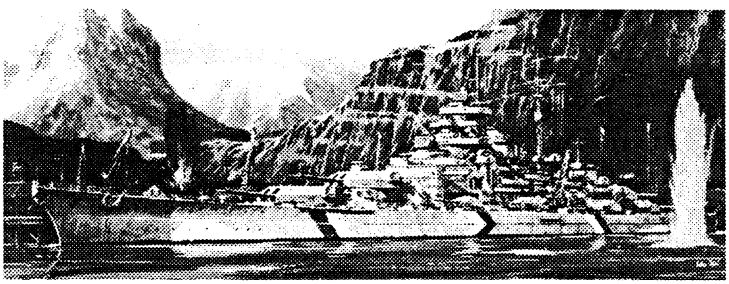
Решение пришло почти мгновенно: нырнув под миноносцы, проникнуть в центр эскадры и атаковать линкор «Тирпиц». То, что Лунин остановил выбор именно на этом корабле, объяснялось просто. «Тирпиц», вошедший в строй в 1941 г., был братом-близнецом про-

славленного «Бисмарка», которому удалось в неравном бою с многочисленной английской эскадрой потопить крейсер «Худ» и вывести

Н.А. Лунин у перископа подводной лодки «К-21» во время торпедной атаки

из строя линкор «Принц Уэльский». Линкор «Тирпиц» был сколь огромным (водоизмещение более 45000 т, длина 243 м), столь и мощным. Его артиллерийское вооружение составляли восемь дальнобойных 380-миллиметровых орудий главного калибра, двенадцать 150-миллиметровых противоминных пушек, тридцать зениток и автоматов. Кроме того, линкор вооружили парой трехтрубных торпедных аппаратов и сложной системой противоминной защиты. Неудивительно, что «Тирпицу», равно как и тяжелому крейсеру «Адмирал Шеер», дозволялось выходить в море лишь с личного разрешения фюрера. Для немцев потеря или даже повреждение такого корабля были сравнимы с проигрышем крупной боевой операции.

Никогда раньше Лунину не приходилось выполнять столь сложного маневрирования. При выходе на боевую позицию командир должен



Немецкий линкор «Тирпиц» в северных водах

был постоянно учитывать противолодочный зигзаг эскадры. И вот уже «Тирпиц» на контркурсе с лодкой, а до точки залпа — не более трех минут хода на 20-узловой скорости. В это мгновение на линкоре в который раз взвились сигнальные флажки: значит, сейчас он опять повернет, изменив курс. «Только бы не влево!» — загадывает желание Лунин, понимая, что в противном случае операция сорвется. Какая удача! Линкор повернул вправо, дистанция до него стала сокращаться еще быстрее. Но вот досада, курсовой угол линкора стал очень острым, всего 5—7 градусов. И вновь лодка маневрирует, чтобы как можно скорее привести «Тирпиц» под кормовой залп.

Лунин не отходит от перископа. Готово! Сейчас линкор прямо на визире. Тут же раздается командирская команда: «Аппараты —

пли!» Акустик «К-21» слышит гулкие взрывы двух торпед, посланных в цель старшим матросом И. Жуковым. Шум винтов тотчас усиливается. Шумы перешли на кормовые углы. Теперь у Сметанина нет никаких сомнений в том, что враг торпедирован. Но когда лодка всплывает на поверхность, горизонт уже чист, лишь вдалеке маячит легкий дымок удаляющейся эскадры...

Позже английская разведка донесла: залп с «К-21» причинил «Тирпицу» серьезные повреждения, ремонт будет длительным и сложным. Только через 14 месяцев гигант «Тирпиц» смог снова выйти в море.

Николай Лунин родился в 1907 г. в Одессе и рос среди моряков. Отец будущего подводника плавал сначала матросом, а потом боцманом на судах «Российского объединения пароходства и торговли», или, как его чаще называли, РОПИТа. С раннего детства прикипел Лунин сердцем к морю. А когда Николаю стукнуло двенадцать, его взяли юнгой в команду торгового парохода. Молодому матросу очень хотелось быть с морем на «ты», и в 1922 г. Лунин поступает в Ростовское мореходное училище им. Седова. По окончании мореходки Николая направили на учебный парусник «Вега» — поднабраться опыта. Многое пришлось осваивать впервые, но очень скоро Лунин, подняв-

шись на капитанский мостик «Веги», сам становится наставником для молодежи. Семь лет проплавала «Вега» под командованием Николая Лунина. За плечами у теперь уже опытного капитана — множество рейсов по Черному и Азовскому морям, частые заходы в заграничные порты.

К началу войны Н.А. Лунин имел отличную репутацию командира-подводника — случай, тем более заслуживающий внимания, что военный стаж Николая Александровича был еще совсем невелик. В 1935 г. Николай Лунин, вчерашний капитан черноморского торгового флота, по специальному набору попадает в ВМФ. Накануне грядущих бурь будущего морского офицера направили на годичные Высшие курсы подводного плавания, где ему в сжатые сроки предстояло овладеть нелегким военным искусством подводника.

По окончании курсов, в апреле 1940 г. Лунин принял под свое командование новую лодку — недавно сошедшую со стапелей «Щ-421». Экипаж субмарины тоже был молодым (многие из краснофлотцев служили по первому году), однако довольно скоро превратился в единую слаженную команду. К концу 1940 г. субмарина прошла полный курс боевой подготовки, а за несколько месяцев до начала войны отличилась на учениях Северного флота.

Командование поставило перед Луниным

сложную задачу — скрытно проникнуть в бухту, где находилась база «противника», и атаковать его корабли. Лунин сумел провести лодку в бухту такими узкостями, что она осталась незамеченной ни надводными кораблями, ни самолетами, ни береговыми наблюдателями. «Щ-421» беспрепятственно прошла на территорию базы и выпустила по целям положенное количество торпед. Таким образом заявив о своем присутствии, лодка тут же легла на грунт, а когда «противник», потеряв надежду ее обнаружить, отказался от преследования, вернулась назад прежним путем, который считался рискованным даже для надводного корабля. Лунин действовал настолько профессионально, что даже в штабе усомнились в том, что лодка еще жива, вызвав аварийно-спасательный отряд на случай, если вдруг «щука» попросит помощи.

Началась война с финнами, и «Щ-421» отправилась в Баренцево море для несения дозорной службы. С поставленной боевой задачей справились полностью — по возвращении домой экипаж лодки получил личную благодарность командующего флотом вице-адмирала В.П. Дрозда.

В первый же день Великой Отечественной войны Лунин вывел свою «щуку» на морские коммуникации противника, а к началу 1942 г. на ее боевом счету числились четыре уничто-

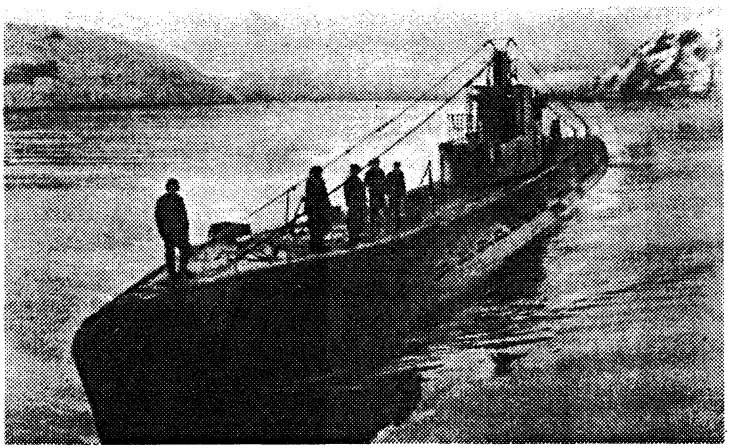
женных немецких транспорта. Второй военный год прошел тоже неплохо. Три потопленных грузовых судна общим тоннажем 24 тыс. тонн — и все за один зимний поход к берегам Норвегии. Военное руководство еще раз убедилось: Лунин воюет дерзко, с размахом, не боится рисковать, скор на решения, не чужд военной хитрости. В феврале 1942 г. Военный Совет Северного флота представил капитана 3 ранга Н.А. Лунина к званию Героя Советского Союза, а его подводный корабль — к ордену Красного Знамени.

4 марта 1942 года друзья-краснофлотцы поздравляли Лунина с заслуженным повышением по службе. С сегодняшнего дня он — командир большого подводного корабля, крейсерской лодки «К-21». Осенью того же года Николаю Лунину предстоял поход в пролив Сере-Сунд. Здесь, на подходах к порту Гаммерфест, «К-21» должна была выставить минные заграждения. В ночь на 9 ноября Лунин незаметно провел лодку в пролив. Она подошла к берегу так близко, что матросы хорошо слышали лай собак у домика смотрителя маяка. Тут и поставили минную банку, которая быстро сделала свое дело. Ранним утром вахтенный командир А.Е. Носачев (он руководил ночной операцией) услышал оглушительный взрыв: это подорвался на мине и затонул крупный немецкий транспорт «Ригель».

В каких только переделках не побывала «катюша» Николая Лунина в горячем 42-ом. Успешно торпедированы семь вражеских кораблей, пять из которых затонули на глазах у командира лодки, оказана помощь гибнущей субмарине «Щ-402»... Но, пожалуй, самым эффектным боевым эпизодом того времени для «К-21» стала атака линкора «Тирпиц» в июле 1942 г. Несмотря на то, что рана, нанесенная Луниным фашистскому линкору, не была смертельной, точный залп с «катюши» в корне изменил ситуацию в этом районе моря и даже приобрел определенную политическую окраску. Перехватив и расшифровав одну из радиограмм Лунина в штаб Северного флота, командование гитлеровского «кригсмарине» поняло, что по курсу следования эскадры расположились готовые встретить ее советские подлодки. Немцы предпочли не рисковать. Эскадра вернулась назад в норвежские шхеры. Так одним торпедным ударом Лунин спас остатки почти разгромленного фашистами конвоя «PQ-17», который англичане, как только до них дошла весть о выходе в море «Тирпица», бросили на произвол судьбы, фактически лишив охранения.

Как выяснилось позже, беззащитный «PQ-17» (в него входило 34 транспортных судна) должен был стать приманкой, на которую неминуемо попадется лучший фашистский линкор.

Командование британского флота рассчитывало выманить «Тирпиц» подальше от норвежских берегов, а затем уничтожить его превос-



Подводная лодка «К-21» возвращается из боевого похода, 1942 г

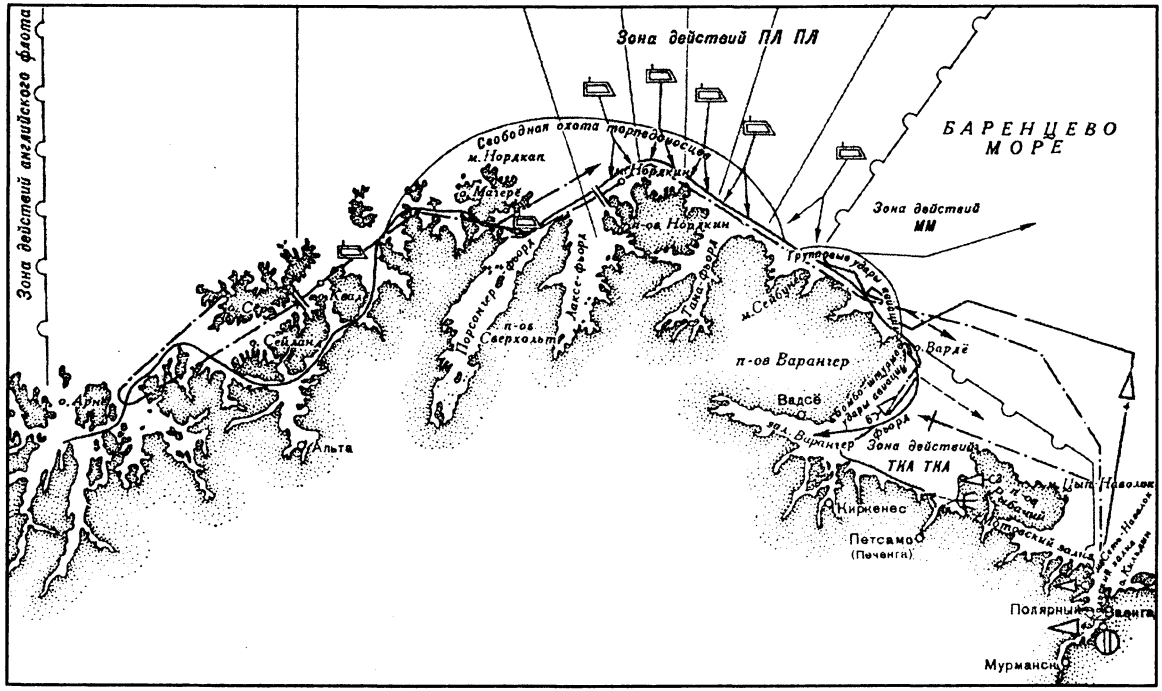
ходящими силами. Первые попытки оказались неудачными, подготовка операции затянулась. Лунин опередил англичан: благодаря действиям «К-21» грозный линкор был надолго выведен из строя. А 23 октября 1942 г. орден Красного знамени увенчал славные боевые дела лунинской подлодки.

В феврале 1943 г., когда «К-21» находилась в очередном походе, в ее дизельном отсеке возник пожар, вызванный коротким замыканием электропроводки. Потушить пожар никак не удавалось. Командир подводного корабля приказал морякам покинуть аварийный отсек, задраив переборки. Лодка оказалась в

тяжелом положении: не имела хода и не могла погрузиться. А было это в Лоппском море, неподалеку от северного норвежского порта Тромсё, занятого противником.

Лунин лихорадочно размышлял: «Что же делать? Очень скоро лодка станет удобной мишенью для немецкой авиации или сторожевиков. Ну, если уж суждено пропадать — так с музыкой!» Тотчас была объявлена боевая тревога, за несколько минут подготовлены к бою торпеды и артиллерия. Окончательное решение Лунина было таково: при нападении гитлеровцев драться до конца, а при необходимости взорвать корабль. Но погибать не пришлось. Моряки не только ликвидировали пожар, отремонтировали поврежденные механизмы, но и, как того требовала боевая задача, выставили минные заграждения и обеспечили высадку разведчиков в Тромсё. Заготовленная Луниным на самый худший случай радиограмма «Погибаю, но не сдаюсь» так и не поступила в штаб флота.

На подходах к порту Тромсе было очень оживленно: над «К-21» сновали десятки рыбацких мотоботов. Перископ можно было поднять на считанные секунды — только для того, чтобы уточнить свое местоположение. Когда стемнело, всплыли под самым носом у немцев, в двухстах метрах от берега. Расслабляться было некогда. Вскоре резиновая шлюпка с раз-



Действия Северного флота на морских коммуникациях в 1943 году

ведчиками, оружием и рацией, предусмотрительно запаянной мотористами лодки в жестяную банку из-под сухарей, направилась к берегу.

Опасный район покидали в надводном положении. Лунин был почти уверен в том, что немцы, не допуская мысли о появлении врага в столь хорошо защищенной гавани, под покровом ночи примут лодку за свою. На мостик вынесли прожектор, включили ходовые огни. «К-21» взяла курс на юг. Довольно скоро замигал прожектор берегового немецкого поста. Отвечать надо было немедленно. «Просигналь им: «Наш характер твердый!» — не задумываясь, бросил Лунин матросу Ашурко. Ответ сигнальщика, по-видимому, удовлетворил немцев. Береговой пост замолчал. Почувствовав себя вольно, «К-21» проникла во вражескую базу — бухту Воген — и уничтожила торпедами четыре сторожевых катера вместе с причалами.

При назначении нового командира дивизиона подводных лодок выбор пал на капитана 2 ранга Николая Лунина. К тому времени (зима 1943 г.) на счету «К-21» было 17 потопленных фашистских транспортов и боевых кораблей — больше, чем у любой другой североморской субмарины. Однако долго командовать дивизионом Лунину не пришлось — в марте 1944 г. он становится слушателем Военно-морской ака-

демии. Но и за три месяца своего пребывания в должности комдива Лунин успел сделать многое. В дни подготовки к операции в районе между Тромсё и Варангер-фьордом он, лучший боевой практик, бессменно проводил тактические занятия с командованием своего дивизиона.

Николай Александрович Лунин окончил Военно-морскую академию уже после победы, в чине контр-адмирала. До выхода в запас (1962 г.) Лунин занимал целый ряд командных должностей в соединениях подводных лодок и в центральном аппарате ВМФ. В декабре 1970 года адмирала Лунина — одной из самых ярких личностей, выдвинутых на передний фланг Великой Отечественной, — не стало.

АНТОН ГУРИН

Нелегкая служба конвойная

Первые морские сражения второй мировой не прошли для немцев даром. В адмиральских кругах рейха быстро поняли, что одна из главных стратегических задач войны с Россией — перерезать водные артерии этой необъятной страны, в том числе североморские коммуникации. Запланированный захват незамерзающих портов фашистам не удался, и немецкое командование изменило тактику, сделав ставку на подводный флот, который и должен был парализовать советское судоходство. Прошло всего несколько месяцев войны, а воды Заполярья — от северных берегов Норвегии до моря Лаптевых — буквально кишели минами. Реальной угрозой для транспортных судов стали германские подлодки. В этой накаленной до предела обстановке по-новому зазвучало такое обыденное слово «конвой».

Старожилам-северянам до сих пор памятна ненастная осень 1943 года, когда небольшой конвой во главе с капитаном 2 ранга А.И. Гу-

Капитан 2 ранга А. И. Гурин

риным вышел в воды Белого моря, держа курс на Новую Землю. Поначалу морской переход транспорта «Марина Раскова», покинувшего Северодвинск под охраной двух эсминцев — «Громкого» и «Гремящего», не предвещал ничего необычного. Но уже на вторые сутки пути корабли попали в жесточайший циклон, который изрядно потрепал все три судна. Неожиданно для кораблей эскорта транспорт свернул влево и стал пересекать курс «Громкого». Странный маневр «Марины Расковой» привел Гурина в замешательство. На запрос командира конвоя с «Расковой» ответили: «Потеряли руль, судно неуправляемо!»

Ни для кого не секрет, что в штормовую погоду потеря руля в открытом море равносильна гибели корабля. Но на «Гремящем» — головном корабле конвоя — не было места панике. Гурин приказал командиру эсминца

капитан-лейтенанту Б.Д. Николаеву немедленно взять транспорт на буксир. Отчаянные попытки экипажа «Гремящего» выполнить этот приказ не увенчались успехом — мешала восьмибалльная волна. «Раскова» была вынуждена лечь в дрейф. По ее бортам, словно часовые, застыли на месте оба эсминца. Время шло... Часы ожидания складывались в сутки, а погода не улучшалась. Таяли запасы топлива. Штормовые шквалы немилосердно раскачивали транспорт, угрожая опрокинуть его, ледяная вода гуляла по жилым палубам судна.

Лишь на четвертый день перехода шквальный ветер чуть поутих, и капитан Гурин решил: пора действовать. Подготовка буксира заняла у команды целых шесть часов. С трудом удерживаясь на обледенелой зыбкой палубе, матросы «Гремящего» наконец сумели передать стальной буксировочный трос на «Марину Раскову». Увы, все их усилия были напрасны. Неожиданно налетевшая волна отбросила корабль, и трос, не выдержав нагрузки, лопнул. За первой неудачей последовала вторая, но каждый раз матросы с прежним упорством бросались в бой со стихией. Только с третьей попытки, через четырнадцать часов после начала операции, «Гремящему» удалось взять транспорт на буксир.

И вот конвой снова в пути: впереди «Гремящий», за ним «Марина Раскова», чуть в сторо-

не, в охранении — «Громкий». Вскоре стало ясно, что одного троса для буксировки недостаточно. Штормовые волны бросали транспорт из стороны в сторону, постоянно сбивая его с курса. Казалось, трос вот-вот оборвется. Капитан Гурин увидел единственный выход — буксировать «Раскову» обоими эсминцами одновременно. Поначалу это удавалось. И хотя скорость

конвоя была черепашьей, он упорно продвигался вперед. Однако трос, поданный на транспорт с «Громкого», прослужил недолго. Оборвавшись, он потянул за собой тяжелую якорную цепь, к которой был намертво прикреплен. Результат оказался совершенно неожиданным. Двухсотметровый конец троса, привязанный к корме «Расковой», заменил кораблю руль. Теперь транспорт при движении с небольшой скоростью (2—3 узла) мог сохранять выбранный курс.

У заснеженных берегов Новой Земли конвой Гурина ожидали новые сюрпризы. Одним из них стала немецкая субмарина, весьма своевременно обнаруженная гидроакустиком «Громкого». На корабле объявили боевую тревогу. А уже через несколько мгновений носовые орудия эсминца открыли прицельный огонь по врагу. Преследуя подлодку, «Громкий» подошел к ней настолько близко, что смог сбросить глубинные бомбы. Некоторые из них дос-

тигли цели, и «Громкий», не теряя ни минуты, пустился вдогонку за своим конвоем. В это время «Гремящий» и «Марина Раскова», свернув с курса, по приказу Гурина обходили опасный район.

До пункта назначения в Белушьей губе оставались считанные мили, когда на пути конвоя возникла новая опасность — минные заграждения, о которых тут же сообщили гидрофоны «Громкого». Благодаря умелому маневру, капитану Гурину удалось провести корабли и через этот последний рубеж, который тоже мог оказаться для конвоя смертельным. Изматывающая одиссея была завершена. «Марина Раскова» наконец-то стала на якорь в родной гавани.

Антон Иосифович Гурин родился в 1910 году в деревне Шпильки Минской области, в крестьянской семье. В 1928 году паренек из белорусской провинции, собрав нехитрые вещички, приехал в город на Неве — поступать в Военно-морское училище им. М.В. Фрунзе. В середине 30-х гг. Антон Гурин решает переквалифицироваться в офицеры-подводники. В 1935 г. он проходит специальный командирский класс в учебном отряде подводного плавания Балтийского флота.

История конвоя, пришвартовавшегося в Белушьей губе, — лишь небольшой эпизод из боевой биографии эсминца «Гремящий» и его

командира Антона Иосифовича Гурина. За четыре года военных действий «Гремящему» пришлось сопровождать ни много ни мало 433

Вручение экипажу эскадренного миноносца «Гремящий» гвардейского флага

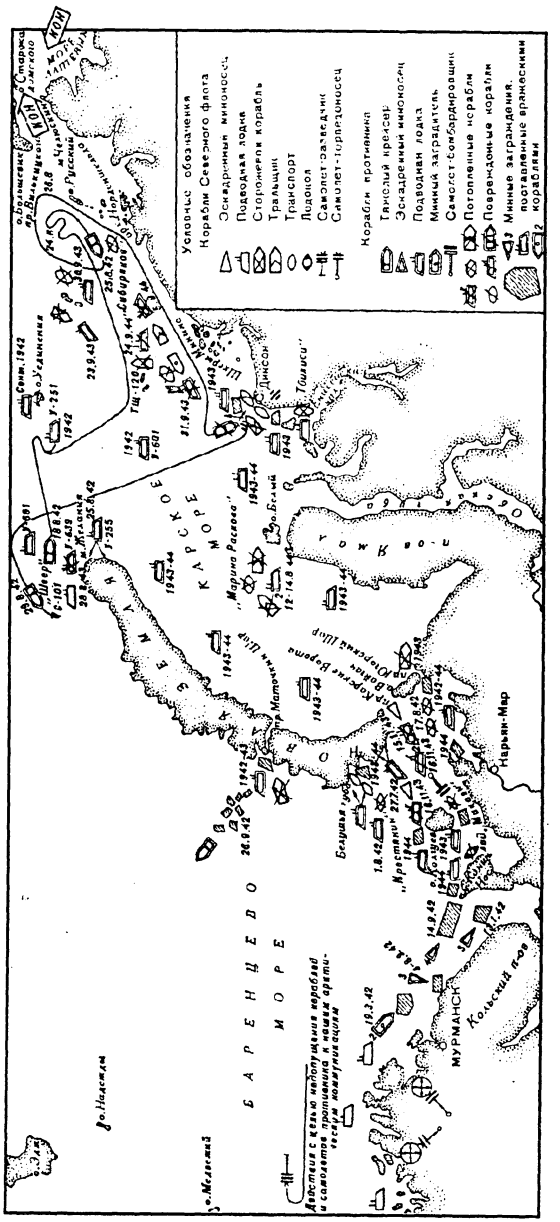
транспорта и пройти расстояние почти в 60 тысяч миль — более чем достаточно для того, чтобы эсминец стал называться гвардейским, а его командир, впоследствии возглавивший 1-й дивизион эсминцев Балтийского флота, был удостоен звания Героя Советского Союза...

С самого начала войны адмиральская верхушка рейха пыталась доказать Гитлеру, что действуя у берегов Англии, в Центральной Атлантике и в американских водах, немецкий флот достигнет большего эффекта, чем в районе арктических морей. Гитлер же, напро-

тив, считал Норвегию «той зоной, где решаются судьбы войны», имея в виду союзные конвои, которые шли в Россию из США и Англии. Последние обычно формировались в Шотландии в бухте Лох-Ю, а затем следовали к исландским берегам. Около Рейкьявика корабли эскорта останавливались, чтобы пополнить запасы топлива, после чего держали курс на восток, уходя на север от Норвегии как можно дальше — насколько позволяла кромка льда.

В 1942 г. у норвежского побережья сосредоточились основные силы немецкого надводного флота: новейший линкор «Тирпиц», тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер», «Лютцов», «Хиппер», крейсер «Кёльн», две флотилии эсминцев, 14 подводных лодок. До марта атаки фашистских судов на конвои были случайными, но затем вошли в систему. С этого времени командование Северного флота начало проводить глобальные операции по защите конвоев. В таких операциях принимали участие почти все силы флота: эсминцы и сторожевые корабли усиливали эскорт транспортов, подлодки перекрывали коммуникации вражеских надводных кораблей, морская авиация вела воздушную разведку, тральщики очищали прибрежные районы от мин, а катера и сторожевики — от субмарин противника.

В охранение «PQ-13», первого конвоя, ко-



Оборона Северным флотом внутренних и внешних коммуникаций

торый штаб флота решил провести по новым правилам, был зачислен эсминец «Гремящий» под командованием капитана 2 ранга А.И. Гурина. 20 марта 1942 г. конвой в составе 19 транспортов, сопровождаемых эскортом из 9 английских военных кораблей, вышел из Рейкьявика. Через восемь дней к кораблям охранения «PQ-13» примкнула тройка эсминцев — «Гремящий», «Сокрушительный» и эскадренный миноносец англичан «Ориби». Из-за частых снежных зарядов видимость на море была минимальной, около десятка кабельтовых. Это позволило трем фашистским эскадренным миноносцам скрытно подойти вплотную к конвою и обстрелять его.

Основную тяжесть обороны транспортов от надводных кораблей противника приняли на себя «Сокрушительный» и английский крейсер «Тринидад», каждый из которых в ходе боя потопил по одному вражескому кораблю. Вскоре поврежденный «Тринидад» в сопровождении двух эскадренных миноносцев удалился в направлении Кольского залива, а охранять транспорты остались два советских эсминца и пара английских тральщиков. Конвою не удалось бы уйти невредимым, если бы на «Гремящем» вовремя не заметили вынырнувшую поблизости рубку фашистской субмарины, которая изготовилась к атаке (как выяснилось позже, это была лодка «U-585»). Гурин опере-

дил немецкую подлодку, сбросив на нее четыре большие и восемь малых глубинных бомб. После недолгого ожидания на поверхность всплыли деревянные обломки подводного корабля и куски картона.

В 1943 году Антон Гурин становится командиром дивизиона эскадренных миноносцев Северного флота. С тех пор ему не раз доводилось возглавлять конвои как союзные, так и местного значения. Одним из наиболее трудных переходов оказался морской путь от Архангельска к Новой Земле, которым Гурину предстояло провести крупный транспорт «Марина Раскова», груженный техническим оборудованием, топливом, продовольствием и зимней одеждой для обитателей военной базы в Белушьей губе. В открытом море штормовая волна сорвала с «Марины Расковой» руль. После множества неудачных попыток опытный моряк Гурин все-таки изловчился взять транспорт на буксир и на пятые сутки похода привел его в базу.

Сражаться командующему конвоем приходилось не только со стихией. За время войны корабельные зенитчики «Гремящего» сбили 14 и повредили более 20 немецких самолетов, успешно отразив несколько атак подводных лодок противника (одна из них была уничтожена). Эсминец участвовал в обеспечении 24 советских и 39 союзных конвоев, ни одно суд-

но из состава которых врагу так и не удалось потопить. Приказом наркома ВМФ в 1943 г. эскадренный миноносец «Гремящий» был преобразован в гвардейский. А 8 июля 1945 года, когда отгремели победные залпы, его первому командиру капитану 1 ранга (впоследствии контр-адмиралу) Антону Иосифовичу Гурину была торжественно вручена Золотая Звезда Героя. Так закончилась боевая биография Гурина, совершившего за годы войны более 100 дальних морских походов.

В 1948 году Антон Иосифович окончил Военно-морскую Академию и занялся преподавательской деятельностью. С 1955 года он — заместитель начальника, а затем начальник кафедры командного факультета академии. Умер А.И. Гурин в 1962 году, похоронен в Ленинграде.

ВАСИЛИЙ БАБАНОВ

По пятам за вражеской подлодкой

26 августа 1944 г. советские береговые радиостанции получили тревожную радиограмму: «Всем, всем, всем!.. На связи — «Норд». Обстрелян подводной лодкой...» На этом связь с небольшим гидрографическим судном, бороздившим воды Карского моря, оборвалась. Напрасно вслушивались радисты в многоголосый эфир.

Советскому командованию было достоверно известно: к востоку от Новой Земли действует не менее пяти вражеских субмарин. Здесь, вдали от наших северных баз, гитлеровцы чувствовали себя особенно свободно, нанося открытые удары по любому встречному судну. Надо идти на помощь «Норду» и как можно скорее! Но в каком квадрате его искать?..

Уже четвертые сутки тральщик «ТЩ-116» под командованием капитана 3 ранга В.А. Бабанова медленно продвигался на северо-восток. Море оставалось пустынным: никаких случайных встреч, никаких признаков «Норда». На

горизонте замаячил остров Ригнес. Может быть, поврежденный корабль укрылся в одной из его бухт? Командир тральщика приказал держать курс на остров.

Неожиданно из тумана вынырнул очень далекий силуэт какого-то судна и тут же исчез. «Подводная лодка», — мелькнуло в голове у Бабанова. Медлить было нельзя. И вот уже «ТЩ-116» несется вдоль чуть заметной на воде масляной полосы за наследившей немецкой субмариной. Четкий след лодки вдруг обрывается. Значит, она где-то рядом. «Приготовиться к бою! Сбросить контрольные бомбы!» — раздается отрывистый приказ Бабанова. Несколько секунд — и бомбы пошли ко дну, а бортовая «мышеловка» (так североморцы называли новый бомбомет) готова залпами встретить врага.

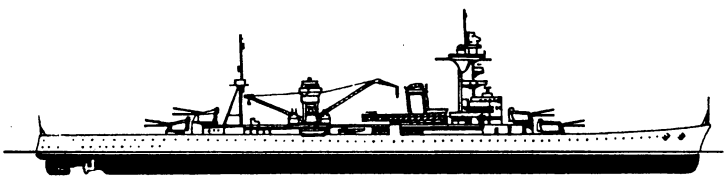
Но огнем вслепую немцев не испугаешь, а данные гидроакустики пока не получены. И вдруг фашисты обнаруживают себя: из воды показывается перископ. Очевидно, гитлеровцы решили атаковать тральщик торпедами. Вот тут-то и сыграли свою роль быстрота реакции командира и боевая выучка экипажа «ТЩ-116». Все орудия корабля открыли огонь по поднятому перископу. Незамедлительно под воду ушла новая порция глубинных бомб. Получив столь решительный отпор, немцы предпочли отказаться от атаки. И вот чудо: отлично воо-

руженная субмарина (как выяснилось позже, это был новейший немецкий корабль «U-362») начала быстро удаляться от тральщика, пытаясь спастись бегством.

Упустить врага, когда он так близко? Как бы не так! И капитан Бабанов отдает новый приказ: «Догнать и уничтожить!» Следуя по пятам подлодки, тральщик продолжает непрерывно сбрасывать бомбы. Лодка виляет, меняет курс. Контакт с нею утерян. Гидроакустик слышит лишь какие-то глухие удары. «Легли на грунт и заделывают пробоины», — догадывается командир тральщика. В море уходят еще четыре бомбы с интервалом в одну секунду. Одна из них попадает в цель — изнурительная схватка двух кораблей закончилась...

Василий Александрович Бабанов — не новичок в море. Еще в 1937 году по комсомольскому призыву он пошел на флот, оставив третий курс института. 1941-й военный год Бабанов встретил на Севере в должности командира корабля. В скором времени он становится командиром отряда «малых охотников» дивизиона истребителей подводных лодок. С этого мгновения практически ни одна операция дивизиона по высадке морского десанта на захваченную противником территорию не проходила без личного участия Бабанова. В штабе Северного флота очень ценили отважного ко-

мандира. Подтверждение тому — несколько строк из его служебной характеристики: «В последней боевой операции по конвоированию



Малый охотник «МО-4»

каравана успешно атаковал подводную лодку противника. На всем протяжении длительного перехода тов. Бабанов бессменно находился на верхнем мостике, управляя кораблем». Сейчас трудно сказать, какой именно из десятков успешных морских походов Бабанова имели ввиду штабисты — эти слова с полным правом можно отнести к любому из них.

В 1943 г. командира «ТЩ-116» наградили орденом Красного Знамени. И вдруг, неожиданно для других и самого Василия Бабанова, фортуна отвернулась от него. 12 августа 1944 г. конвой грузопассажирского транспорта «Марина Раскова» (в его составе был и тральщик Бабанова) был почти в упор расстрелян немецкой подлодкой «U-365» под командованием Ведемаера, которая целой и невредимой покинула поле боя. Фашисты использовали новый вид торпед с неизвестным нашим морякам принципом действия. В этом-то и крылась причина катастрофы у острова Белого.

После первых взрывов, смертельно ранивших транспорт и два из трех кораблей охранения, Бабанов (впрочем, как и другие командиры судов конвоя) делает ошибочный вывод: во всем виноваты минные заграждения. Если это действительно так, то главное в создавшейся ситуации — спасти пассажиров транспорта. Именно так и поступил Бабанов, приняв на борт 183 пассажира с гибнущей «Марины Расковой». Когда, казалось, люди были уже спасены, на поверхности моря показался перископ вражеской подлодки. «Этого еще не хватало», — подумал Бабанов, никак не связывая появление подлодки с случившейся трагедией. Воинский долг велел атаковать врага. Но на борту тральщика пассажиры. Их жизнями рисковать нельзя. Нужно высадить их на берег, а затем вернуться и вступить в бой с немецкой субмариной. И Бабанов решает вывести свой корабль из злополучного квадрата.

В Хабарово тральщик задержали; судовой журнал был арестован. Бабанову угрожал военный трибунал. Выводы специальной комиссии, созданной для расследования происшедшего инцидента, звучали суровым приговором: виновен! Наверняка, все было бы иначе, знай члены комиссии о новом гитлеровском оружии. Но даже в этой, казалось бы, безнадежной ситуации у Бабанова нашлись защитники. Слишком многие знали его не понаслышке,

были очевидцами прежних побед. После долгих дискуссий Бабанова решили оставить на командирском посту.

Удачная схватка 5 сентября 1944 г. с подводной лодкой, потопившей «Норд», реабилитировала Бабанова в глазах военного руководства. Экипаж тральщика на Диксоне встречали начальник базы и почти все офицеры штаба, а в центральных газетах, вышедших 9 сентября, появилось скупое сообщение: «Корабли Северного флота потопили подводную лодку».

В октябре 1944 г. Василий Бабанов получил приказ войти в большой конвой «ДБ-9» (Диксон — Белое море). Четырем транспортным судам («Архангельск», «Енисей», «Комсомольск» и «Иртыш») в охранении восьми боевых кораблей предстояло пройти от бухты Иннокентьевской до Архангельска. Операция завершилась успешно — во многом благодаря капитану Бабанову и его команде. Опытный гидроакустик «ТЩ-116» Ледовский первым обнаружил немецкую подлодку, которая уже успела выйти на позицию для атаки самого крупного транспорта «Архангельск». Не раздумывая, Бабанов бросил «ТЩ-116» на перехват противника. Все произошло так быстро, что лодка ничего не успела предпринять для самообороны. Первая же серия мин, выпущенных из «мышеловки» тральщика, достигла цели. Дело довершили несколько глубинных бомб. А 7 ноября 1944 г.

Архангельск приветствовал героический экипаж «ТЩ-116» залпами артиллерийского салюта.

В 1958 г. Василий Бабанов уволился в запас. Началась новая страница его трудовой биографии. Теперь многие знали Бабанова не только как талантливого боевого командира, но и как хорошего специалиста-эксперта, долгие годы проработавшего в отделе техконтроля Московского электротехнического завода.

ЯРОСЛАВ ИОССЕЛИАНИ

11 месяцев войны — 11 боевых походов

Осенью 1943 года в Ставке зрели грандиозные планы разгрома крымской группировки немецких войск. На Перекопском перешейке и южнее Сиваша уверенно держал оборону 4-й Украинский фронт. А в это время Верховное командование подтягивало к Крыму свежие силы. Решительный удар по врагу готовился со стороны керченского плацдарма — именно сюда стекались дивизии Отдельной Приморской Армии.

Немецкое военное руководство, озабоченное донесениями своей разведки, оценивало обстановку в Крыму как неблагоприятную. Войска гитлеровцев оказались полностью изолированными с суши, снабжение и связь с ними осуществлялись исключительно морским путем. Это вынудило немцев «поставить под ружье» весь свой наличный гражданский флот: в район Черного моря в спешном порядке стягивались новенькие 1300-тонные немецкие транспорты типа «КТ», вспомогательные суда, отозванные

Я.К. Иосселиани

с Дуная, а также многочисленные военные трофеи. Чувствовалось, что Германия дорожит каждым грузовым судном, — немцы не поленились поднять со дна моря несколько крупных потопленных транспортов, отремонтировать их и снова ввести в строй.

Транспортные суда работали в жестком графике: перебрасывали пополнение и боевую технику в Крым и тут же уходили назад. Охранение конвоев было мощным. Фашистские транспорты шли в плотном окружении эскадренных миноносцев, сторожевиков, быстроходных тральщиков, катеров-охотников и даже специальных самоходных барж. Но дойти до пункта назначения им удавалось далеко не всегда. Серьезной преградой на пути конвоев стали советские подлодки. Соединения подлодок на Черном море были не столь многочис-

ленны, как, скажем, североморская подводная флотилия. Но немцам казалось, что в каждом квадрате моря их поджидает враг. Слишком часто достигали цели торпедные залпы черноморских субмарин — каждый второй вышедший в рейс немецкий транспорт отправлялся на дно, такая же судьба постигла примерно треть кораблей охранения конвоев. Первоочередная задача Черноморского флота — заблокировать немецкие морские коммуникации между портами Румынии, Болгарии и Крыма — была решена...

На румынскую Констанцу опускались сумерки. «Малютка» «М-111» под командованием капитана 3 ранга Я.К. Иосселиани медленно разворачивалась, собираясь покинуть маленькую, скрытую за мысом бухточку, в которой, как показала предварительная разведка, не было ни единого вражеского судна. Неожиданно на горизонте замаячили два немецких катера-охотника, о чем тут же доложил командиру «М-111» гидроакустик И. Бордок. Оставляя за собой пенистые буруны, они неслись прямо на лодку. Очевидно, немцы обнаружили «малютку» с береговых постов и решили преследовать ее. Погрузившись на глубину, «М-111» начала маневрировать. Но стоит ли покидать район? Этот вопрос не давал покоя Иосселиани. Если немцы сосредоточили здесь противолодочные средства, значит, им есть что

охранять от нападения субмарин. А потому командир «малютки» предпочел остаться в бухте.

Теперь «М-111» предстояла нелегкая задача — стать невидимой для противника, который все это время удерживал устойчивый гидроакустический контакт с лодкой. Сделать это можно было лишь одним способом — терпеливо ждать, пока катера начнут сбрасывать на «малютку» серии глубинных бомб, одну за другой. Тогда (авось пронесет!) взрывы бомб на считанные минуты заглушат шум винтов подводного корабля, и у Иосселиани появится какое-то время для совершения спасительного маневра.

Вышло не совсем так, как задумывалось. «Малютка», потерянная немецкими акустиками, легла на грунт с довольно тяжелыми повреждениями. Чтобы не упустить вражеский конвой, ремонтировались очень быстро. Наконец работа закончена и почти сразу же — такой долгожданный для Иосселиани доклад акустика: «Справа по корме шумы винтов больших кораблей! Расстояние более сорока кабельтовых».

По приказу командира «М-111» немедленно начала всплытие. Но боевой пыл вскоре пришлось поумерить. До поверхности воды оставалось несколько метров, когда стали слышны странные звуки — будто барабанные

палочки выстукивали дробь по корпусу подводного корабля. Нагрузка на двигатели резко возросла, похоже, что-то мешало вращению винтов. Отключив электромоторы, подводная лодка снова пошла ко дну.

Глубина, на которой пришлось работать водолазам Терлецкому и Фомагину, была почти предельной. Задача усложнялась тем, что Иосселиани поставил экипажу очень жесткие сроки: ровно через час «М-111» должна быть полностью подготовлена к атаке, иначе, построившись в походный порядок, конвой выйдет из залива и тогда атаковать его будет невозможно. Шло время. То и дело немецкие катера-охотники проносились чуть ли не над самой лодкой, а от водолазов по-прежнему не было никаких известий.

Когда винты наконец удалось освободить от намотавшихся на них тросов, в резерве у Иосселиани оказалось не более двух десятков минут. Все предыдущие неудачи остались позади. Теперь «малютке» явно везло. Всплыв на поверхность, она оказалась неподалеку от вражеского транспорта, самого большого в конвое. Атака заняла лишь несколько секунд. Сраженный первыми же торпедами транспорт в буквальном смысле слова переломился пополам. Не дожидаясь очевидного финала, Иосселиани объявил срочное погружение.

После одержанной победы лодку ничто не

удерживало в бухте. Всю ночь, постоянно меняя курс, субмарина пыталась уйти от преследования охотников. Получалось это с переменным успехом: иногда «малютке» удавалось заметно оторваться от немецких катеров, но куда чаще сброшенные преследователями глубинные бомбы рвались в каком-то кабельтове от нее. Иосселиани взял немцев измором: к восьми утра безуспешная охота за «М-111» наконец закончилась.

Ярослав Иосселиани 1912 г. рождения — выходец из Верхней Сванетии, родины самой вольной из всех кавказских народностей, которая, по утверждению историков, никому не подчинялась даже в феодальные времена. Еще мальчиком Ярослав решил убежать из маленького горного селения Лахири, где было всего двадцать два двора. Правильнее сказать, двадцать две крепости. Столетиями Лахири только и делало, что оборонялось от непрошеных гостей. А потому в наследство каждая местная семья получала не дом — настоящий замок с монументальной башней и окнами-бойницами.

Школу жизни Ярослав Иосселиани проходил в Гаграх, в детском доме. Здесь же, в интернате, он сказал первое слово по-русски, получил среднее образование. Затем были годы учебы в Сухумском педагогическом институте. В 1934 г.

комсомольская путевка привела Иосселиани в Военно-морское училище им. М.В. Фрунзе. Осваивать морское искусство пришлось на севере России, в Ленинграде. Разве думал когда-нибудь молодой сван, что жизнь забросит его так далеко от родных гор?

На четвертый день войны Иосселиани, недавний выпускник Высших специальных курсов подводного плавания, отправился в свой первый боевой поход помощником командира одной из подводных лодок Черноморского флота. Субмарина вернулась назад, не выполнив задания. Виноват в этом был только командир. Остерегаясь мелководья, он не разрешил подводить лодку близко к берегу, где наверняка скрывались немецкие корабли. Иосселиани, чуждый всякой боязни, остро переживал неудачу. Для себя он решил раз и навсегда: «Если сам стану командиром, сделаю все для того, чтобы труд личного состава корабля не пропал из-за моих нерешительных действий».

Первую свою лодку «М-111» капитан 3 ранга Ярослав Иосселиани получил в 1942-м. Поначалу друзья сомневались, стоит ли поздравлять новоиспеченного командира с этим назначением — «малютка» «М-111» была на плохом счету. За глаза лодку называли нерадивой. И было за что: ни единой одержанной победы с начала войны!

С приходом Иосселиани «М-111» просто обя-

зана была начать «показывать результаты», слишком уж напряженная обстановка сложилась на фронтах. Именно в эти дни разворачивались основные бои за Кавказ. Гитлеровский план наступления «Эдельвейс» предусматривал окружение и разгром советских войск между нижним течением Дона и Кубанью. Для того, чтобы воплотить план фюрера в жизнь, немецкие генералы делали все возможное. На рубеже нижнего течения Дона соотношение сил складывалось явно в пользу немцев: по численности пехоты они имели преимущество почти в полтора раза, по танкам — более чем в 9 раз, по истребителям и штурмовикам — почти в 8 раз. Следующий удар, согласно плану «Эдельвейс», планировалось нанести вдоль Черноморского побережья на Батуми. Неудивительно, что летом и осенью 1942 г. фашисты перебросили на Черное море великое множество торпедных катеров, катеров-тральщиков, больших самоходных артиллерийских барж типа «F» и малых судов самых различных типов.

Молодому командиру Иосселиани приходилось выходить на задания в самые различные районы Черного моря. В ноябре 1942 г. «М-111» приняла участие в боях за Кавказ. Трое суток шла лодка до боевой позиции, зато первый же день поиска противника увенчался успехом. После обеда вахтенный обнаружил буксир с

семисоттонной баржей, шедший под защитой трех катеров. Для атаки все складывалось как нельзя лучше. Лодка подходила все ближе и ближе к конвою, оставаясь невидимой для кораблей охранения. Но Иосселиани слишком увлекся сближением с надводной целью. Он уже успел скомандовать «Аппараты — пли!», когда его вдруг осенило: лодка не успеет до взрыва торпеды отойти на безопасное расстояние! Спасло чудо. Выпущенная торпеда с огромной силой ударила о борт баржи, пробив в нем дыру. Но взрыва не последовало: очевидно, из-за малого расстояния до цели не сработал дистанционный взрыватель. Командир, не теряя времени, развернул лодку, которая тут же легла на курс отхода. А в это время корма баржи начала медленно уходить под воду. Немцы засуетились, не понимая, почему их баржа тонет. Меньше чем за час она полностью скрылась под водой.

Следующую жертву Иосселиани решил поджидать, не покидая прежней позиции. Конечно же, можно было выпустить вторую торпеду по одному из катеров потерявшего свой транспорт конвоя. Но командир «М-111» не стал этого делать — решил поохотиться на более крупного «зверя». Им стало немецкое судно водоизмещением около шести тысяч тонн. Пара торпед с «малютки» повредила транспорт, который тотчас заметно накренился и шел ма-

лым ходом. Иосселиани бросился вдогонку, но предпринять ничего не успел. Наперерез лодке выскочили два немецких катера-охотника. Преследование пришлось прекратить.

Помогая держать оборону армейским корпусам, «М-111» и другие лодки черноморских соединений контролировали огромный район: от Босфора вдоль западного побережья Черного моря до Констанцы протяженностью свыше 200 миль, от Констанцы до Одессы — 180 миль, от Одессы до Анапы — 335 миль. Подводникам приходилось действовать в сложных условиях малых глубин. Сильно досаждала вражеская авиация, не отставали от нее и силы противолодочной обороны фашистов. Вопреки всему за 1942 год черноморским субмаринам удалось потопить 16 вражеских транспортов, три десантные баржи и буксир. В то время у всех на устах были подвиги отважного подводника капитан-лейтенанта М.В. Грешилова, командира «М-35», которая сумела отправить на дно нефтяной танкер «Прогресс» тоннажем 6875 брт. Иосселиани лично знал Грешилова и восхищался бесстрашным командиром «М-35». Не один раз «малютке» «М-111» приходилось занимать боевую позицию бок о бок с грешиловской «гвардейкой». Так было и в феврале 1943 г., когда «М-111» отправилась в свой очередной поход.

Наступало утро, когда по переговорной тру-

бе понеслись слова вахтенного офицера: «Командира корабля прошу в боевую рубку». Экипаж гадал: неужели обнаружен противник, или вахтенный просто решил пообщаться с командиром? Но повод оказался весьма серьезным. Встречным курсом вблизи берега шел немецкий конвой — два крупных транспорта, пара самоходных барж, шесть катеров охранения. «М-111» уже изготовилась к атаке, но вдруг один из катеров-охотников быстро направился в сторону лодки. Сохранять спокойствие, когда лодку, казалось, уже запеленговал вражеский корабль, мог только Иосселиани, знакомый со всеми тонкостями маневрирования. Командир заметил, что за все время движения пеленг катера не менялся. Значит, катер просто шел наугад, не пытаясь никого атаковать, поскольку у корабля, выходящего на боевую позицию, пеленг должен идти слегка в нос. Невозмутимость Иосселиани передалась экипажу. В отсеках полная тишина, никаких разговоров, механизмы приостановлены. Так и есть, шум винтов охотника, прошедшего прямо над лодкой, стал удаляться. Лодка всплыла на перископную глубину в самой середине конвоя. После точного торпедного залпа «М-111» начала быстро уходить в открытое море.

Обычно о результатах атаки подводники узнавали, уже вернувшись в базу (о них, как правило, докладывала морская авиация). Не-

многие из командиров субмарин обладали таким упорством, как Иосселиани. После традиционного многочасового «кросса», во время которого по пятам «М-111» следовала пара немецких катеров, и заделывания пробоин в корпусе корабля Иосселиани хватило отваги вернуться на место недавней битвы. Зачем? Только для того, чтобы убедиться: атака была успешной. Торпедированный транспорт лежал у самого берега на мели. Кормовая его часть полностью скрылась под водой, а может быть, и вовсе была оторвана торпедой. Второго транспорта конвоя нигде не было видно, будто испарился. «Очевидно, стал добычей соседа — Грешилова», — мелькнуло в голове у Иосселиани.

Только за одиннадцать месяцев 1943 года подводная лодка «М-111» под командованием Ярослава Иосселиани совершила 11 боевых походов, торпедировала 12 судов, потопила два транспорта и лихтер общим водоизмещением около 14 тысяч тонн.

Утром 7 октября 1944 г. началась операция по освобождению советского Заполярья. В этот день перешли в наступление войска Карельского фронта. Через неделю штурмом был взят г. Петсамо, которым немцы особенно дорожили. Незадолго до этих событий Иосселиани принял поистине бесценный подарок от своих земляков-горцев из Сванетии — новую под-

лодку «В-4» самой современной конструкции, приобретенную в Англии на их средства.

Бывшему экипажу «малютки» в полном составе, включая командира, предстояло отправиться на новое место службы — в базу Северного флота, где подводников уже ждала новая субмарина. Добирались по железной дороге. На пути между Туапсе и Армавиром поезд остановился у моста, снесенного разливом реки. Ремонт моста Иосселиани воспринял как боевую задачу. Пришлось временно переквалифицироваться. А когда мост был восстановлен, железнодорожники не остались в долгу, наградив большую часть моряков и самого Иосселиани почетными значками «Отличник-строитель». Но по прибытии на место Ярослава Константиновича ожидала куда большая награда. Вдогонку ему летела телеграмма: бывшему командиру «М-111» присвоено звание Героя Советского Союза.

Перед первым боевым походом на «Советской Сванетии» (так решили назвать субмарину) побывал контр-адмирал Колышкин, пользовавшийся особым почетом у североморцев. Колышкин лично обошел все отсеки, побеседовал с матросами и старшинами — в общем, проверил боевую готовность корабля. Интерес адмирала к лодке Иосселиани был неслучаен: на следующий день «Сванетии» предстояло отправиться к мысу Нордкин, самой северной оконечности европейского континента, где

пересекались десятки морских коммуникаций противника. Кроме того, в глазах Колышкина Иосселиани был почти новичком. Оно и понятно: командиру «В-4» предстояло выйти в северные воды впервые, а война на североморских коммуникациях, как известно, имеет свою специфику...

Первый день маневрирования у крутых скал Нордкина не дал результатов. Вражеские суда старались проходить внутри фьордов, в шхерных районах, в узкостях, делавших их недосягаемыми для советских подлодок. Не было видно признаков жизни и на суше. Побережье словно вымерло.

В ночь на 18 октября 1944 г. «Советская Сванетия» всплыла в надводное положение. Казалось, так обнаружить противника будет гораздо легче. Но на этот раз Иосселиани ошибся. Видимость не превышала полутора десятков кабельтовых, а порою была и меньшей. Оставалось надеяться на корабельного «слухача» Ивана Бордока — настоящего гения гидроакустики (его многочисленные рацпредложения пользовались неизменной популярностью у конструкторов подлодок). На Бордока рассчитывали не зря. Около четырех утра с центрального поста последовал доклад: «По пеленгу двадцать семь слышу шум винтов большого судна».

Через полчаса танкер приблизился на расстояние около 5 кабельтовых. Теперь экипаж

субмарины мог действовать наверняка. Но ни первая, ни вторая пара выпущенных лодкой торпед не попала в цель. Очевидно, скорость вражеского судна отличалась от предполагаемой. Боезапас был почти израсходован, время для выхода на боевой курс упущено. Если танкер не сбавит ход, думал Иосселиани, атаке не суждено повториться. И все-таки «Сванетия» продолжала преследование (а вдруг повезет?). Неожиданно танкер замедлил движение, явно собираясь поворачивать в сторону берега. За считанные минуты дистанция между танкером и лодкой сократилась почти вдвое — до трех кабельтовых. На этот раз по танкеру били без промаха. «Сванетия» уже легла на курс отхода, когда позади прогремел сильный взрыв и в небо взвился стометровый огненный столб.

История появления одинокого фашистского танкера неподалеку от Нордкина была такова. После освобождения Петсамо наступательный шквал советских войск стремительно катился по направлению к Киркенесу. В эти дни один за другим из Киркенеса и близлежащих морских баз выходили в море, от греха подальше, немецкие конвои. Один из них, покинувший Киркенес 16 октября, был неоднократно атакован советской авиацией. Истребителям и штурмовикам «Ил-2» удалось нарушить походный ордер конвоя. А в районе мыса Кибергнес на немецкие суда вновь напа-

ли штурмовики и торпедоносцы, сумевшие уничтожить два транспорта, тральщик и пару сторожевых кораблей. Танкер, потопленный Иосселиани, был одним из оставшихся без охранения «осколков» разбитого конвоя.

«Жаль, ничего не успел сфотографировать!» — сокрушался один из членов экипажа лодки, по совместительству военный фотокорреспондент. Удобного случая пришлось ждать недолго. Тем же вечером радист «Сванетии» принял радиограмму, в которой недвусмысленно сообщалось: из Бьер-фьорда вышел крупный конвой, готовьтесь встречать.

Ранним утром неподалеку от лодки прошел немецкий эсминец — головной корабль охранения конвоя. С командирского мостика Иосселиани удалось рассмотреть шедший впереди крупный пассажирский транспорт водоизмещением около 12 тысяч тонн. Он и стал первой жертвой «Сванетии» в тот памятный день. Зарево от взрывов, разнесших вдребезги еще один транспорт, было таким ярким, что на подводной лодке капитана Каланина, которая несла боевое дежурство более чем в 20 милях от мыса Нордкин, была отдана команда «Срочное погружение» — слишком велик был риск оказаться замеченными береговыми постами противника. Но «Сванетия» не смогла отделаться одним лишь погружением. В погоню за ней одновременно устремились не меньше пяти

кораблей охранения конвоя. В коротком промежутке между двумя сериями глубинных бомб Иосселиани успел спросить у оказавшегося рядом фотографа: «Ну что, Паша, будут снимки? Уж больно хороши были взрывы». Матрос только рукой махнул: «Не ожидал я таких сильных, товарищ командир. Уронил аппарат за борт, сам не знаю, как вышло».

Получив шифрограмму от Иосселиани об одержанных победах, командующий Северным флотом вице-адмирал Головко написал на бланке: «Встретить по достоинству!» Именно так и встретили — троекратным салютом и парадом подводных лодок дивизиона. От множества стоявших на пирсе людей у флагштурмана Семенова зарябило в глазах и он обернулся к командиру: «Не лучше ли, Ярослав, нам в другую губу завернуть? Больно уж здесь народу много».

Операция у мыса Нордкин, по завершении которой на боевом счету «Сванетии» оказалось три потопленных вражеских судна, стала последним военным походом командира Иосселиани. За четыре года Великой Отечественной его подводные корабли уничтожили 16 боевых единиц противника.

После победы Герой Советского Союза Ярослав Константинович Иосселиани жил и работал в Тбилиси. В 1966 году он вышел в запас в звании капитана 1 ранга. Умер Иосселиани в 1978 году.

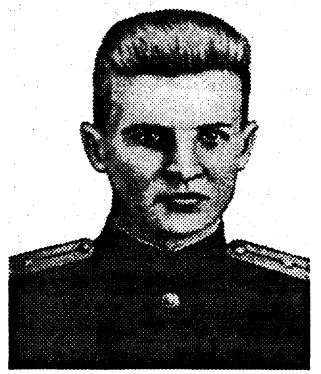
КОНСТАНТИН ОЛЬШАНСКИЙ

Шестьдесят семь против вражеского полка

1944 год начался для фашистов новым поражением. Неподалеку от города Корсунь-Шевченковский, в районе совместных действий 1-го и 2-го Украинских фронтов, в котел попало десять немецких дивизий — свыше 80 тысяч гитлеровцев. В эти дни 3-й Украинский фронт готовился к началу операции по освобождению Одессы и черноморского побережья.

Приказ Гитлера от 8 марта 1944 года гласил: немедленно создать на Восточном фронте сеть крепостей и опорных пунктов, которые, став главными звеньями германской обороны, должны оттянуть на себя основные силы советских войск. Эти крепости предписывалось удерживать до последнего, даже в случае их осады русскими. Одним из городов, чью судьбу фюрер, казалось, решил одним росчерком пера, был черноморский порт Николаев.

Превратить Николаев в город-крепость немцам оказалось не так уж сложно. Оба фланга позиции гитлеровцев упирались в берега рек



К.Ф. Ольшанский

Южный Буг и Ингул. При переходе в наступление советским батальонам открывался единственный путь к городу — полоска земли шириной всего в три километра, которую насквозь простреливала вражеская артиллерия. Задача атаковавших усложнялась еще и тем, что город был опоясан несколькими рядами надежных укреплений, оборудованных немцами по полной программе — от дзотов до минных полей. Неудивительно, что все попытки русских взять Николаев лобовой атакой одна за другой терпели неудачу. Советское командование видело единственный выход — неприступные для сухопутных армий ворота Николаева должен открыть морской десант, заброшенный в тыл врага...

В один из последних мартовских дней 1944 года майор Котанов, командир 384-го Отдельного батальона морской пехоты, вместе с ка-

питаном Самариным и старшим лейтенантом Ольшанским планировал десантную операцию, порученную штабом фронта. Скрытно проникнуть в Николаев можно было лишь на лодках по Южному Бугу. Лодки требовались небольшие — обычные рыбацкие, иначе, не ровен час, противник, в чьих руках находились оба берега реки, заподозрит неладное. Таких лодок в распоряжении Котанова оказалось совсем немного. За ночь, обернувшись несколько раз между базой и портом, они могли перебросить в Николаев от силы человек пятьдесят-шестьдесят. Этим шестидесяти предстояла нелегкая задача. Главное — заставить немцев поверить в то, что в порту высадилась крупная группировка вражеских сил. Тогда на его защиту будут брошены фашистские войска, снятые с других участков фронта. В это время основные сухопутные силы нанесут решающий удар по ослабленной позиции гитлеровцев и наконец-то прорвут оборону Николаева.

Для десантников шансы выжить в неравной битве практически равнялись нулю, а потому командир десанта старший лейтенант Константин Ольшанский решил, что возьмет с собой исключительно добровольцев. Но от этого выбор не стал легче, скорее наоборот: когда прозвучало традиционное «Добровольцы — шаг вперед», вперед выступил весь батальон...

В конце марта резко похолодало, будто в Николаев снова вернулась осень. Сыпал мокрый снег, а рев ветра заглушал все другие звуки, доносившиеся с реки. Из-за непогоды немецкие береговые наблюдатели несли дозорную службу кое-как, особенно по ночам. Лишь изредка взвивалась ввысь ракета и на минуту-другую освещала мутные воды Южного Буга. Десантникам это было как нельзя более на руку. В ночь на 26 марта семь утлых рыбачьих лодок, прижавшись к крутому берегу, прошли незамеченными мимо всех немецких постов.

Небо уже начало светлеть, когда лодки с матросами остановились у причальной стенки порта. Первыми на причал взобрались саперы. Через десять минут к месту высадки вернулся их командир, старшина 1-й статьи Бачурин. Приглашая остальных, махнул рукой, мол, мин нет — можно высаживаться. Пока матросы выгружали пулеметы, противотанковые ружья и ящики с боеприпасами, Ольшанский о чем-то тихо беседовал со старшиной Лисицыным. После недолгого разговора старшина и еще два матроса скрылись в предрассветной мгле. Прошло несколько долгих минут, и гробовую тишину разорвал возглас «Хальт!», тут же сменившийся глухим стоном, — это группа Лисицына сняла последнего немецкого часового.

Лейтенант Ольшанский внимательно осматривался вокруг. Предстояло выбрать основные позиции для обороны. Громадина элеватора, склад, двухэтажное кирпичное здание портовой конторы... Что ж, вполне подходит. Не теряя ни секунды, два отделения десантников под командованием старшин Лисицына и Бочковича начали закладывать оконные и дверные проемы зданий, устанавливать в бойницах пулеметы и ружья.

Неожиданно со стороны элеватора, где уже начали работать саперы, прогремел взрыв — кто-то из бойцов подорвался на мине. Ольшанский не сомневался в том, что, услышав грохот, гитлеровцы немедленно дадут знать о себе. Но только через час во дворе конторы показалась повозка с двумя ни о чем не подозревавшими немецкими солдатами. Сухо протрещала автоматная очередь. Один из солдат упал замертво, другого специально отпустили невредимым — пусть приводит «гостей» посерьезнее, а уж их десантники встретят как следует.

Через полчаса на подходах к порту появилась рота пехотинцев генерал-полковника Холлидта. К изумлению десантников, немцы шли не торопясь, вразвалку, будто собрались на увеселительную прогулку. «Наверняка, решили, что обозника подстрелил партизан-одиночка, и собираются прочесать порт, — догадал-

ся Ольшанский. — Ну что ж, это им дорого обойдется». Когда вся рота оказалась в насквозь простреливаемом дворе конторы, командир громко скомандовал: «Огонь!»

Весть о том, что в порту всего за несколько минут было уничтожено свыше сотни немецких солдат, привела генерала Бормана — коменданта Николаева — в настоящее бешенство. Что теперь он скажет Гитлеру, который считает город неприступной крепостью? И куда, в конце концов, смотрела вся караульная служба? Генерал прекрасно понимал всю опасность сложившейся ситуации: из района порта русским (если, конечно, они там закрепятся) будет легко нанести удар по мосту через Южный Буг — единственно возможному пути отступления из Николаева. Масла в огонь подлил телефонный звонок командующего 6-й армией, который ледяным тоном осведомился у коменданта, что за чертовщина творится в городском порту. Командующий поставил перед Борманом даже не задачу — ультиматум: немедленно, чего бы это ни стоило, ликвидировать русский десант.

Борман решил не мелочиться: в район порта был тотчас переброшен целый пехотный батальон. Однако и первая, и вторая атаки немцев захлебнулись под прицельным огнем десантников. Отчаявшись, командир батальона запросил артиллерийской поддержки с передо-

вой. По его просьбе к порту подкатили четыре 75-миллиметровые пушки и пару шестиствольных минометов. На следующую атаку немцы отважились только под мощным артиллерийским прикрытием. Орудийные залпы пробивали огромные бреши в стенах зданий, укрывавших советский десант. Но из-за этих стен продолжали стрелять. После третьей безуспешной атаки немцы недосчитались убитыми и ранеными половины своего батальона.

Борман, в очередной раз рассеянно выслушивая колкие замечания командующего армией, пытался собраться с мыслями: «Так сколько же их там засело — двести, триста, а может, еще больше? Тогда как весь десант сумел уместиться в трех небольших зданиях?» Это было просто непостижимо! Борману только что сообщили, что второй батальон, отозванный им с фронта, повторил судьбу первого. «Впрочем, неважно сколько», — устало подумал Борман. В этот момент он был готов снять с передовой десяток батальонов, лишь бы заставить порт замолчать.

А «их» уже оставалось меньше половины. Но каждый стоил сотни — не зря Ольшанский так придирчиво формировал свой отряд. Матроса Георгия Дермановского он включил в десант одним из первых. Сразу же после высадки Дермановский в одиночку расположился в небольшом каменном сарайчике на подхо-

дах к портовой конторе. Немцы не могли безнаказанно пройти мимо сарая: их косили автоматные очереди. Когда у матроса кончились патроны, нескольким фашистам удалось заскочить в сарайчик. Дермановскому пришлось пустить в ход свое последнее оружие — нож, насмерть сразивший немецкого офицера. Бесстрашного краснофлотца прошила автоматная очередь. Уже падая, он успел бросить под ноги гитлеровцам гранату...

После того, как была отбита очередная (все давно потеряли им счет) атака, Ольшанский спустился на первый этаж конторы. И тут же вновь заговорила вражеская артиллерия. А когда обстрел прекратился, вместо долгожданной тишины бойцы услышали глухое урчание моторов. «Танки!» — понял командир. Железные монстры были уже совсем близко, когда из дверей конторы прямо под гусеницы первого танка выскочил матрос Ходырев. Прогремел взрыв гранаты. Танк окутался черным дымом и начал оседать. Не дожидаясь своей очереди, вторая машина начала пятиться назад.

Над Николаевом сгущались сумерки, все ближе грохотала канонада передовой, а десант — не более десятка матросов — сражался с прежним упорством. В темноте фашистам удалось бросить в окно несколько дымовых шашек. От едкого дыма жгло легкие, разъеда-

ло глаза, отключался мозг. Заходясь от кашля, Ольшанский закричал: «Не спать, товарищи, не спать! Все к окнам!» И, чтобы разогнать карауливших внизу немцев, подскочил к бойнице, дал очередь из автомата и упал, подкошенный ответным выстрелом...

Когда утром 28 марта на обгоревших руинах николаевского порта появились советские разведчики, навстречу им вышло лишь пять матросов. Они да еще шесть тяжелораненых — все, что осталось от 67 десантников-ольшанцев. К этому времени почти весь город уже был освобожден от захватчиков. На центральную площадь постепенно стекались люди — население, советские солдаты. Там должен был состояться митинг в честь освобождения Николаева. На митинг ольшанцам идти не пришлось — по ликующим улицам их несли на руках...

Константин Ольшанский родился в 1915 г. в селе Приколотное Харьковской области. Вскоре семья переехала в тихий провинциальный Курск, где один к другому тесно лепились одноэтажные домики. Мать Константин потерял совсем малолеткой и при живом отце был отправлен на воспитание в детский дом. К девятнадцати годам Ольшанский уже имел солидный трудовой стаж — успел поработать и машинистом на паровозе, и автослесарем, и

водителем грузовика. Именно в это время обнаружился у него талант механика — машину он знал как свои пять пальцев, а устранение любой неисправности занимало у него считанные минуты. Был у Константина еще один божий дар — абсолютный музыкальный слух. Играючи постиг он нотную грамоту, а через два года отлично владел почти всеми духовыми инструментами, не забывая и о своей любимице-гитаре.

Дирижер местного духового оркестра не раз уговаривал Константина: «Учиться тебе надо, друг. Обидно, если такой талант пропадет». Ольшанский уже начал всерьез подумывать о музыкальном училище, но осенью 1936 года его призвали на военную службу. Служить довелось в Севастополе, куда в скором времени перебралась вся семья Константина — жена и маленький сынишка. В части, к которой был прикомандирован Ольшанский, быстро оценили его технические склонности, направив на учебу в электромеханическую школу.

Ольшанскому повезло — он попал в руки хороших педагогов. После первых же экзаменов начальник школы полковник Дацишин стал всерьез присматриваться к способному курсанту. Отвечая на вопрос экзаменационного билета, Ольшанский настолько увлекся, что начал входить в детали, малознакомые даже специалистам, и совершенно неожиданно для чле-

нов комиссии упомянул об интересных технических новинках, которые использовали немцы на своих боевых кораблях. После освоения теоретического курса Ольшанского ожидала практика на эсминце. Прошел Константин ее блестяще: командир эсминца направил начальнику школы рапорт, в котором просил откомандировать курсанта на корабль как можно скорее. Но у школьного начальства на старшину 1-й статьи Ольшанского были другие виды: Дацишин собирался готовить своего питомца в инструкторы.

Оставшись преподавать в электромеханической школе, Ольшанский поступил на заочное отделение Одесского института инженеров водного транспорта. Все планы будущего инженера разрушила война. В конце июля 1941 г. полковник Дацишин направил своего подопечного на ускоренные курсы младших лейтенантов.

В последних числах сентября гитлеровцы начали штурмовать позиции советских войск на Перекопском перешейке. Защитники Крыма стояли насмерть. Каждый понимал, что, захватив перешеек, гитлеровцы нанесут следующий удар по Севастополю. В это время на подступах к городу полным ходом шли оборонительные работы — сооружались доты, появлялись новые окопы и противотанковые рвы, под землей, в пещерах и заброшенных штоль-

нях устраивались командные пункты, узлы связи, полевые госпитали. На подготовку оборонительных позиций мобилизовали и весь состав электромеханической школы.

29 октября 1941 г. Севастополь был объявлен на осадном положении. Случилось так, что в ходе отступления Приморская армия, которая должна была закрепиться на севастопольских рубежах, оказалась отрезанной от города и с боями пробивалась к нему через горы. На ее помощь трем полкам севастопольского гарнизона было нечего рассчитывать, — чтобы выйти к Севастополю окружным путем, Приморской армии требовалась как минимум неделя. На следующий день из штаба флота поступил приказ срочно сформировать 11 новых батальонов морской пехоты. Два из них, укомплектованные личным составом электромеханической школы, заняли оборонительные позиции к северу от города. Командный пункт батальона, куда был направлен Ольшанский, расположился в районе станции Дуванкой.

Дуванкой был отмечен немецким командованием как место прорыва обороны Севастополя, в который немцы намеревались попасть по Бельбекской долине. Именно туда направилась основная ударная группировка — мотобригада Циглера, сформированная накануне наступления на Перекоп. Однако быстро развить наступление Циглеру не удалось. На пути не-

мецких танков встал огонь береговых батарей и решимость севастопольских моряков драться до последнего...

Младший лейтенант Ольшанский уже закончил проверять огневые точки, когда пронзительный свист боцманской дудки возвестил о том, что немцы в очередной раз пошли в атаку, шестую за этот день. Через минуту выяснилось, что управлять боем некому — командир роты тяжело ранен, его только что забрали санитары. Медлить было нельзя, серые фигурки немцев быстро приближались к окопам. «Слушай мою команду!» — раздался громкий голос Ольшанского. Заменив командира роты, младший лейтенант отдал приказ открыть огонь из полковых минометов. Константин видел, как сильно за несколько секунд поредели немецкие цепи. Однако первая шеренга успела подойти так близко к окопам, что оказалась недосягаемой для минометного огня. По команде Ольшанского дружно заговорили пулеметы. Немцы по-прежнему ползли вперед, правда, все медленнее и медленнее. Вот они уже на расстоянии пистолетного выстрела. Ольшанский потянулся к своей кобуре. Но идти врукопашную на пулеметы немецкие солдаты не отважились — повернули назад. Атака была отбита...

В конце 1941 г. Ольшанского неожиданно отозвали с фронта. Боевым кораблям нужны

были грамотные специалисты, подготовкой которых ему, как командиру учебной роты, и предстояло заняться. С первых дней новой службы Константин рвался на передовую, но кто же отпустит одного из самых квалифицированных инструкторов? В марте 1943 года Ольшанский наконец-то добился своего. Его направили в новый 384-й батальон морской пехоты командиром роты стрелков-автоматчиков.

Летом 1943 года 5-я ударная армия прорвала немецкую оборону на Миусском рубеже. Для поддержки наступательных действий Азовская военная флотилия должна была заблокировать Таганрогский и Мариупольский порты, перекрыв гитлеровцам возможные пути отхода. Чтобы ослабить немецкие тылы, командование решило забросить в район Таганрога морской десант. Разработку всей операции поручили лейтенанту Ольшанскому.

На закате 29 августа 384-й батальон вышел из Ейска. Ночью, под покровом темноты, катера с матросами пристали к берегу неподалеку от села Безымяновка, где, по расчетам Ольшанского, оборона противника была наиболее слабой. Когда десант подходил к окраинам Безымяновки, разведка донесла, что в селе расположился на ночлег немецкий батальон. В сараях — склады боеприпасов. Их-то и нужно уничтожить десантникам. Затрещали пер-

вые выстрелы, десантники швыряли гранаты в окна домов, из которых выскакивали полуодетые гитлеровцы. Справиться с немецким батальоном оказалось не так уж сложно. Матросы собирали в кучи трофейное оружие, которое предстояло сжечь. То и дело громыхали взрывы — это саперы ликвидировали склады с боеприпасами. Перед рассветом к Безымяновке подошли немецкие танки, — десантникам пришло время возвращаться на катера. Итоги подводили уже в Ейске: около двухсот уничтоженных автомашин, три танка, десятки складов с боеприпасами... А через несколько дней командующий Азовской флотилией контр-адмирал Горшков вручил лейтенанту К. Ольшанскому орден Красной Звезды.

Следующая диверсионная операция на Белосарайской косе началась неудачно. Бойцы 384-й батальона нарвались на хорошо укрепленную позицию противника и были встречены пулеметным огнем. В темноте немцы потеряли десант из виду. Некоторое время немецкие береговые батареи продолжали обстреливать доставившие пехоту катера, но вскоре бой утих. Наутро Ольшанский повел своих матросов в тыл врага. Первой жертвой десанта стал немецкий «оппель», опрометчиво свернувший на безлюдную дорогу. За рулем машины оказался не кто-нибудь, а немецкий полковник, при котором были найдены секретные документы.

Памятник десантникам в г. Николаеве

А буквально через несколько минут разведка доложила, что навстречу десанту движется эскадрон кавалерии. Из-под огня, открытого отрядом Ольшанского, удалось уйти лишь нескольким немецким кавалеристам.

Конечно же, немцы не собирались мириться с тем, что русские орудуют у них в тылу. У села Мангуш десант попал в окружение. Гитлеровцы вели отвлекающий огонь, готовясь нанести десантникам удар в спину. Но на такую уловку Ольшанского было не поймать. На защиту тылов командир десанта поставил самых опытных бойцов — взвод автоматчиков Юрия Богдана. Они открыли огонь лишь тогда, когда фашисты находились всего в метрах тридцати от окопов. Зато стреляли наверняка, решительно отбивая одну атаку за другой.

Из окружения Ольшанский решил выводить десант группами, под прикрытием пулеметчиков. Каждая из шести групп должна была самостоятельно, следуя собственным маршрутом, пробиваться к Мариуполю. Через два дня отряд Ольшанского снова воссоединился. Но и эти дни прошли не впустую. На боевом счету каждой группы были десятки автомашин и обозов отступавших немецких частей.

Операция по освобождению Николаева в марте 1944 г. стала для Ольшанского последней. Против 67 десантников враг бросил почти целый пехотный полк. Малочисленному диверсионному отряду удалось сделать невозможное: десант не только отвлек на себя крупные силы противника, обеспечив успех штурма Николаева советскими частями, но и уничтожил внушительное количество вражеских солдат. Все-

го за один день вермахт потерял убитыми и ранеными более двух батальонов. Каждого из 67 бойцов командование ВМФ представило к высшей награде — званию Героя Советского Союза, командира десанта Константина Федоровича Ольшанского — посмертно. Константин Ольшанский похоронен в братской могиле в Николаеве, городе, за который он погиб.

МАГОМЕТ ГАДЖИЕВ

Рождение традиции

Летом 1941 года советские подлодки одержали свои первые победы над врагом в Баренцевом море. Одна из них, например, потопила фашистский транспорт, груженный десятками тысяч полушубков, из-за чего противник был обречен на лютую зимовку в летнем обмундировании. Шли ко дну немецкие сухогрузы, танкеры и корабли охранения, но на счету дивизиона крейсерских подлодок Северного флота все еще не было ни одной успешной атаки. Командиру дивизиона капитану 2 ранга Магомету Гаджиеву явно не везло. В августе он вышел в море на лодке «К-2» начинающего командира В.П. Уткина. У северного побережья Норвегии лодка обнаружила танкер водоизмещением три-четыре тысячи тонн. Шансов на удачный торпедный залп не было никаких: танкер быстро скрылся за молом, будто за надежной броней. Напрасно Гаджиев долгие часы поджидал танкер на выходе из Тана-фьорда. Фашисты, по-видимому, заметили преследование, поскольку судно по-

М.И. Гаджиев

шло хитрым противолодочным зигзагом. Торпедировать его было невозможно. Гаджиев продолжал преследовать танкер, пока тот не скрылся за косой. За весь поход лодка обнаружила и атаковала восемь кораблей, но ни одна из выпущенных ею торпед не достигла цели...

Ранним сентябрьским утром 1941 года крейсерская подлодка капитана 3 ранга Уткина в очередной раз покидала базу. И снова на мостике рядом с Уткиным стоял комдив Гаджиев. Не доходя до боевой позиции неподалеку от Варде, лодка погрузилась и продолжала свой путь на глубине. С рассветом она подняла перископ, в окуляре которого не замедлил появиться транспорт противника водоизмещением пять-шесть тысяч тонн.

Торпедисты бросились выполнять традиционную в таких случаях команду «Аппараты,

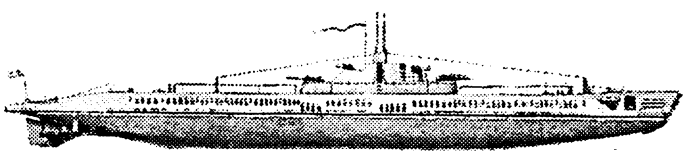
товсь!». Но ее логического завершения — команды «Пли!» — так и не последовало. Гаджиев медлил. «Может быть, успешная артиллерийская атака разорвет цепь наших неудач?» — вдруг подумалось ему. Тотчас же в рубку был вызван командир минно-артиллерийской части корабля лейтенант З.М. Арванов, а лодка начала быстро всплывать, с шумом продувая балласт. Пока шла подготовка орудий к стрельбе, корабль заметно сблизился с целью. С дистанции 45 кабельтовых лодка открыла по судну огонь из 100-миллиметрового носового орудия. Первый снаряд — недолет. Арванов откорректировал прицел. Перелет. Еще поправка — и третий залп накрыл цель. После этого лейтенант перевел орудие на полную скорострельность. С транспорта начали отвечать трассирующими снарядами из крупнокалиберного пулемета, но дистанция для точного пулеметного огня была слишком велика.

Артиллерийскую атаку Гаджиев предпринял в непосредственной близости от вражеского берега (каких-то 50—60 кабельтовых). Риск был обоснованным — береговых батарей в этом районе замечено не было, не показывались и военные корабли. Получив несколько прямых попаданий, транспорт потерял ход и, осев кормой, резко повернул в сторону берега. Тогда-то в небе и появился гидросамолет, идущий курсом на подводную лодку. Лично убе-

дившись в том, что с вражеским транспортом покончено, Гаджиев объявил срочное погружение. Через минуту, когда субмарина опустилась на перископную глубину, около нее громыхнули взрывы бомб, сброшенных самолетом. Фашистский летчик промахнулся. Лодка вышла из переделки невредимой, если не считать отключения магнитной станции кормовых горизонтальных рулей. Магнитные реле немедленно были возвращены на место, и рули снова заработали. Последним взрывом, который услышали на подводном корабле, был взрыв котлов затонувшего транспорта.

В первые военные месяцы еще не вошли в моду победные артиллерийские салюты. Зачастую подводники сообщали о своих победах самым причудливым образом. Однажды очевидцы с удивлением наблюдали, как в Полярное — североморскую базу подлодок — входила английская субмарина «Тайгрис» (в июле 1941 г. на Северный флот прибыли три такие лодки, которые вместе с кораблями союзников вели боевые действия у норвежских берегов). На ее мачте красовалась пара перевернутых фашистских флагов со свастикой. Этим, как выяснилось позже, командир-англичанин хотел сообщить собравшимся на пирсе о потоплении двух кораблей противника. Излишне говорить, что инициатива англичан не получила распространения у советских моряков.

Весь поход лейтенант Арванов вынашивал идею отметить первую победу «К-2» холостым артиллерийским залпом в родной Екатерининской гавани. С этой просьбой он не раз обращался к комдиву, но тот все время отмалчи-



Крейсерская подводная лодка «К-2»

вался: уж если командующий флотом А.Г. Головко строго-настрого запретил кораблям стрельбу в гавани при налетах немецкой авиации, то навряд ли ему понравятся залпы салюта. Но в душе Гаджиев (чего уж скрывать!) сам загорелся арвановской идеей. Когда до пирса, где должна была швартоваться лодка, оставалось метров триста-четыреста он махнул рукой: «Давай, Арванов, стреляй, наступил ваш праздник!» Командир артиллеристов словно ждал этого сигнала. Загодя он приказал старшине 2-й статьи И.А. Голдину, чья пушка уничтожила вражеский транспорт, незаметно для экипажа и комдива подготовить орудие к стрельбе. Грянул выстрел, в сопках Екатерининской гавани откликнулось гулкое эхо. А к пирсу уже спешил комфлота Арсений Григорьевич Головко. Сердито бросил командиру: «Уткин! Что у тебя Арванов, с ума со-

шел, что ли — в гавани стрелять?» Уткин отрапортовал о причине единственного залпа. Комфлота бросил быстрый взгляд на отсалютовавшую носовую пушку. Во время боя ей пришлось «попотеть», сделав 33 выстрела подряд. От сильного разогрева краска на ней облупилась, а штормы и ненастье покрыли ствол слоем красной ржавчины. Неожиданно Головко улыбнулся и одобрительно кивнул. Так родилась традиция подводников Северного флота — при входе в базу рапортовать орудийным выстрелом о каждом потопленном вражеском корабле.

Магомет Имадутдинович Гаджиев родился в 1907 году в горном дагестанском ауле Мегеб, что неподалеку от городка Темир-Хан-Шура. Во времена гражданской войны и интервенции здесь жилось тревожно. Эмиссары британского правительства, не скупясь на деньги, посулы и новенькие многозарядные винтовки Энгфильда, один за другим сколачивали националистические отряды, которые заодно опустошали городские магазины, склады и окрестные аулы. В те дни каждый дагестанский дом стал крепостью, а любой дагестанский парнишка тринадцати лет (именно столько стукнуло сыну местного шапочника Магомету Гаджиеву) — воином, готовым достойно встретить непрошеного гостя.

Невысокий, с проницательным взглядом серо-голубых глаз, Магомет выделялся среди своих сверстников особенно твердым характером. Как-то раз мальчик заметил незнакомца, хозяйничавшего в отцовской конюшне. Намерения непрошеного гостя были очевидны. Никого не опасаясь, он спокойно взнуздывал Молнию — лучшую лошадь Гаджиевых. Парнишка подбежал к конокраду, схватил лошадь под уздцы. «Прочь, щенок!» — раздался резкий окрик, и плетка просвистела у самого лица Магомета. Другой ее удар пришелся по спине лошади. Молния понесла, а в ее гриву мертвой хваткой вцепился тринадцатилетний мальчуган. Только к ночи Магомет вернулся домой. Его одежда была изорвана в клочья, а тело напоминало сплошную кровоточащую рану. По всему видать, свою любимицу лошадь мальчик защищал до последнего. И получил награду — через несколько дней Молния сама прибежала домой, очевидно, сбросив чужака.

Белой гвардии, которая заняла городок, пыталась противостоять горстка засевших в горах просоветски настроенных партизан. Магомет не раз тайно возил в горы медикаменты, перевязочные пакеты и даже гранаты-лимонки. Когда мальчика выследила белогвардейская разведка — рано или поздно это должно было случиться — Магомет исчез из Темир-Хан-Шуры. Через несколько недель он объя-

вился на Каспии, у своего двоюродного брата Расула, матроса с военного корабля. Поев наваристого флотского борща, Магомет признался, что его давняя и сокровенная мечта — отправиться в морской поход, поначалу хотя бы юнгой. По ходатайству Расула мальчика зачислили на боевой корабль. Мечта стала явью, однако в Баку неожиданно нагрянул Гаджиев-старший и увез сына-беглеца домой, в Темир-Хан-Шуру. Но как усидеть дома, когда все мысли занимает море и только оно? Мальчик вновь бежал из дому к Расулу и три месяца плавал юнгой на его корабле.

За отличную службу братья Гаджиевы получили небольшой отпуск. После нескольких дней, проведенных в Темир-Хан-Шуре, моряки вернулись в Баку, не зная о том, что за это время город перешел в руки деникинцев. Расула схватили и расстреляли, а Магомет вернулся в родной дом, чтобы после похорон брата уйти в горы и по аварскому обычаю «взять кровь врага» за его смерть. Так юный Гаджиев стал бойцом артиллерийского дивизиона 28-й стрелковой дивизии.

В 1920 году Магомета Гаджиева перевели в другую воинскую часть, которая была почти полностью сформирована из курсантов московских военных училищ. Горы встретили москвичей враждебно — не знали курсанты ни местных языков, ни тайных троп, ни восточ-

ного коварства. Днем местные жители сидели по своим домам (каждый — щедрым и гостеприимным хозяином), а ночью брались за винтовку и устраивали засады на чужаков. Неудивительно, что правой рукой командира отряда курсантов стал телефонист из местных Магомет Гаджиев.

В 1921 году бывший фронтовик Гаджиев поступил в местный педагогический техникум. Но своей давней мечте не изменил. Когда в Махачкалу прибыла канонерская лодка «Ленин», Магомет совершил экскурсию к морю только затем, чтобы своими глазами увидеть новый каспийский флот.

Стоит ли говорить, кому досталась единственная на всю Темир-Хан-Шуру вакансия на учебу в Военно-морском училище имени М.В. Фрунзе, присланная по разнарядке 1925 года? Свою первую морскую практику Магомет проходил на легендарном крейсере «Аврора». Именно на этом корабле в 1930 г. Гаджиеву довелось выйти в долгое заграничное плавание. Авторитет у своих сокурсников Магомет завоевал быстро: кто еще, кроме него, мог так же легко и сноровисто поймать фал, улетевший к ноку реи, или знал столько же восточных языков? На характере курсанта заметно сказалась фронтовая закалка — его не смущали ни трудности, ни расстояния. Одним из первых он вызвался идти в поход на

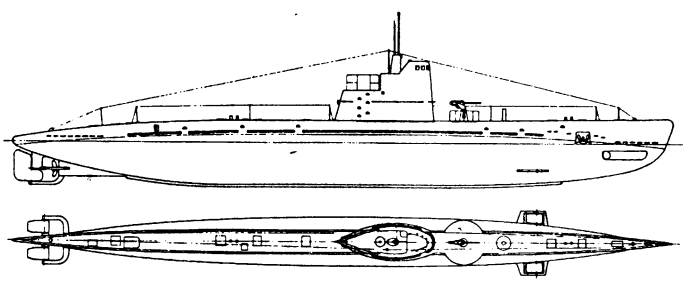
шлюпке из Ленинграда в Астрахань по Мариинской водной системе и именно тогда узнал, что значит самому командовать судном, пусть даже крохотным.

По окончании училища в 1931 г. Гаджиева направили минером в бригаду подводных лодок Черноморского флота. Что могло быть лучше бескрайних просторов Черного моря, приветливых к морякам в любое время года? Лодка Гаджиева выходила на задания и жарким летом, и зимой, когда корабли Балтийского флота тоскливо жались у причальной стенки, запертые льдами в Финском заливе. Правда, Гаджиеву довелось некоторое время послужить и в Ленинграде — здесь, в учебном отряде, он совершенствовал свое умение офицера-подводника. Завершив учебу, Магомет вернулся на черноморскую базу в должности старпома командира подводной лодки, «идейное» название которой — «Политработник» — вполне отвечало духу времени. Собственный корабль Гаджиев получил лишь в 1933 г. после перевода на молодой Тихоокеанский флот.

Новый командир одной из тихоокеанских «малюток» обучал экипаж действовать в экстремальных условиях. Первым делом личный состав субмарины освоил навыки штормового плавания, когда сила ветра достигала 9-10 баллов (в те времена большинство командиров подлодок предпочитало не выводить свои корабли

в море даже при пятибалльном волнении). «Случись война — хорошей погоды не закажешь!» — любил говаривать по этому поводу Гаджиев.

В штабе флота Гаджиева считали одним из самых удачливых и способных командиров подводных лодок. В тревожные дни 1935 г., когда



Малая подводная лодка типа «М»

в очередной раз обострились отношения с Японией, среди коллег-подводников пошел шепоток, что Гаджиеву поручено какое-то секретное задание — слишком долго его лодка отсутствовала в базе. Ходили слухи и о том, что Магомет справился с боевой задачей блестяще. 23 декабря 1935 года Гаджиев в числе 80 моряков-тихоокеанцев был удостоен первой правительственной награды — ордена Ленина.

Вслед за «малюткой» Гаджиеву доверили лодку «Щ-117» («Макрель»). Это была не просто одна из многочисленных «щук» — в апреле 1936 г. Магомет принял ее из рук опытнейшего подводника Н.П. Египко. Накануне лодка выдержала долгий автономный переход

в исключительно трудных зимних условиях. По заданию штаба флота «Щ-117» в два раза перекрыла установленные нормы автономного плавания для этого типа лодок благодаря инициативе и изобретательности личного состава. Она впервые приняла на борт дополнительные запасы топлива в специально подготовленные булевые цистерны главного балласта. Кроме того, подводники провели испытание на минимальную частоту регенерации воздуха. Экипаж несколько раз переходил на «голодный» воздушный паек, продолжая уверенно нести службу. Расход провизии планировался особенно тщательно, что позволяло коку даже в самом конце похода потчевать экипаж тортами, блинами и булочками. Даже когда во время шторма лодку клало на борт и все летело с плиты, кок Л.Е. Романовский не прекращал стряпни. Он подвешивал кастрюли на специальные держатели, сам привязывался к плите и продолжал готовить горячую пищу. Неудивительно, что после автономного плавания «Щ-117» стала первым в истории ВМФ кораблем с полностью орденоносным экипажем.

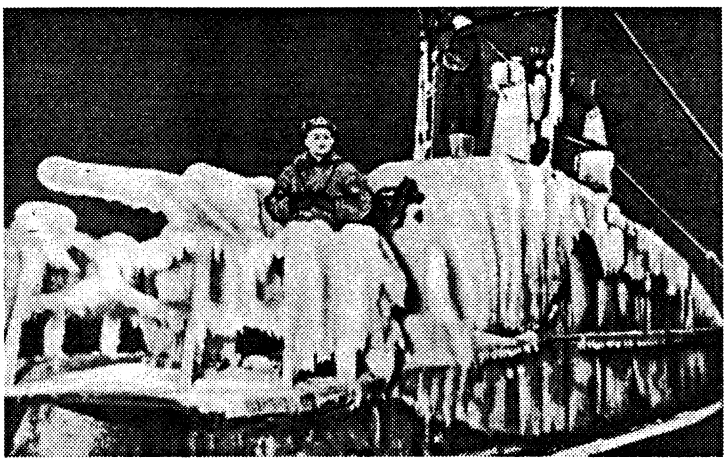
В августе-сентябре 1936 г. пять лучших тихоокеанских подводных лодок, в том числе «Щ-117» и плавбаза «Саратов», совершили большое совместное плавание. Руководил этим походом в будущем известный флагман флота, а пока капитан 2 ранга Г.Н. Холостяков. Тыся-

чи миль прошли корабли, отрабатывая торпедные атаки, артиллерийские стрельбы, срочные погружения и другие боевые задачи. Впервые в истории советские подлодки посетили Охотск, Магадан, Оху, залив Байкал. Подводники высаживались на острове Удд в Сахалинском заливе, где закончил свой беспосадочный перелет Москва — Камчатка легендарный Василий Чкалов. На месте посадки самолета моряки установили железный знак с памятной надписью.

В 1937 г. капитан-лейтенанта Гаджиева откомандировали в Военно-морскую академию. Скоротечная финская кампания оторвала его от учебы — Магомет был направлен на Северный флот, в Мурманск. Подводники-североморцы разработали немало тактических приемов действия подводных лодок. Они первыми применили способ залповой стрельбы «веером», который в годы войны дал весьма ощутимые результаты. Но воевать в море Гаджиеву не пришлось. Его решили оставить в штабе флота начальником отдела подводного плавания. А осенью 1940 года Магомет Гаджиев становится командиром дивизиона крейсерских подводных лодок типа «К», которые моряки любовно называли «катюшами».

Именем Катюша звали и жену Гаджиева. Уходя на секретное задание за шестьдесят девятую параллель, Гаджиев, как обычно, сказал ей: «Жди, Катюша, к концу месяца».

Прошел один месяц, был на исходе другой. Лодки дивизиона Гаджиева не возвращались. Поговаривали, что одна из них затонула. Но



Подводная лодка возвращается из северного похода

был ли там Магомет? Екатерина Гаджиева вместе с дочерью Галинкой каждый день ходила на высокий берег Кольского залива, все высматривала знакомый силуэт подводной лодки с флажком командира дивизиона. Из этого похода Гаджиев вернулся намного позже срока, но боевая задача была полностью выполнена.

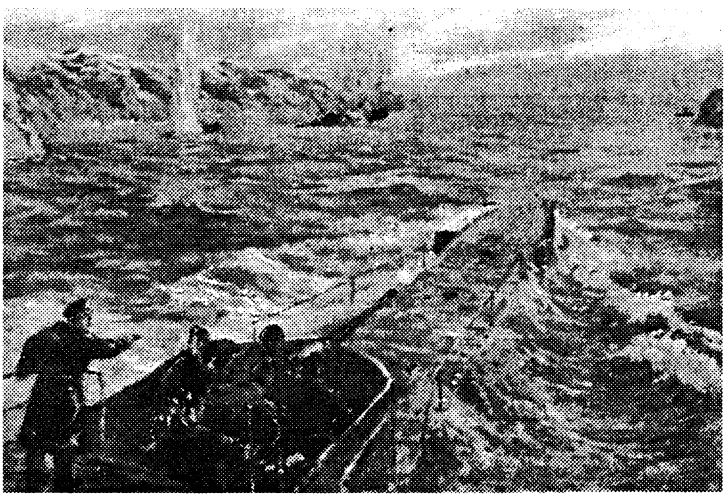
7 сентября 1941 года крейсерская лодка «К-2» капитана 3 ранга В.П. Уткина (на ее борту находился комдив) вышла в морской поход, который положил начало многочисленным военным победам дивизиона Гаджиева. Жертвой «катюши» оказался фашистский транспорт водоизмещением около шести тысяч тонн. Атакуя это судно,

Гаджиев впервые в подводном флоте успешно использовал корабельную артиллерию.

Отдых на базе оказался недолгим. В декабре 1941 года «К-3», одна из лодок гаджиевского дивизиона, должна была пройти боевое крещение. У Гаджиева уже стало привычкой выходить в море вместе с начинающим командиром, опекая его до тех пор, пока на счету его корабля не окажется хотя бы одна победа. Так случилось и на этот раз — Гаджиев вывел «К-3» на позицию к западу от мыса Нордкап.

3 декабря после успешной постановки мин лодка обнаружила крупный транспорт противника, который следовал в охранении сторожевого корабля и двух морских охотников. Пара выпущенных лодкой торпед быстро отправила транспорт на дно. В ответ корабли охранения забросали субмарину глубинными бомбами, причинившими ее корпусу серьезные повреждения. Пытаясь покинуть место бомбежки, «К-3» несколько раз сильно ударилась о грунт. Из пробитых топливных цистерн начал выделяться соляр, след которого на воде полностью демаскировал лодку. Оставаться на глубине не имело смысла. Для Гаджиева это стало совершенно очевидным, когда в окуляре перископа показалось еще несколько противолодочных кораблей противника. (События происходили всего в 17 милях от порта Гаммерфест — именно оттуда шла подмога вражескому конвою.)

Не дожидаясь, пока неприятельские корабли соединятся, «К-3» всплыла и открыла мощный артиллерийский огонь по ближайшим целям. Так, считал Гаджиев, лодке будет лег-



Артиллерийский бой подводной лодки «К-3» с немецкими кораблями

че прорваться в открытое море и уйти от преследователей. Артиллерийский бой оказался скоротечным и неожиданно успешным. В течение каких-то семи минут были потоплены сторожевой корабль и катер, еще один морской охотник стал поспешно отходить к берегу. Тройная победа! Экипаж «К-3», новичок в бою, испытывал настоящий триумф.

За одиннадцать месяцев войны число вражеских кораблей, потопленных дивизионом Гаджиева, достигло 27. Десять из них были отправлены на дно при личном участии комдива.

В мае 1942 г. подводная лодка «К-23» под командованием капитана 3 ранга Л.С. Потапова (обеспечивающий капитан 2 ранга М.И. Гаджиев), проводив союзный конвой к месту назначения, возвратилась на позицию к норвежским берегам. Днем 12 мая она передала радиограмму в штаб флота. Содержание радиограммы было таково: успешно торпедирован транспорт противника, в артиллерийском бою потоплены два сторожевых корабля, лодка отходит на восток. На этом связь с «К-23» оборвалась. Напрасно в Полярном ждали лодку-победительницу с комдивом на борту. Назад она так и не вернулась. О печальной судьбе «К-23» командующий Северным флотом узнал из перехваченных донесений противника. Оказывается, лодка получила серьезные повреждения прочного корпуса и главных двигателей, так что могла двигаться только в надводном положении. В погоню за ней устремились немецкие самолеты «Ю-88». Один из них атаковал лодку, после чего она затонула вместе с экипажем. Так закончился двенадцатый и, увы, последний военный поход талантливого командира-подводника Магомета Имадутдиновича Гаджиева. 23 октября 1943 г. за боевое мастерство и отвагу ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

ИСААК КАБО

На войну со скрипкой

Близилась к концу весна 1942 года. В эти дни корабли Краснознаменного Балтийского флота спешно заканчивали ремонт — не за горами было начало активных боевых действий на Балтике. Вот и на подлодке «Щ-309», которой командовал капитан 3 ранга И.С. Кабо, жизнь била ключом: весь личный состав корабля был занят подготовкой к многообещающему морскому походу. Однако флотское начальство не спешило выводить «щуки» на боевые позиции, и вот почему. Накануне столь серьезной кампании была произведена тщательная разведка предполагаемого района дислокации подводных лодок. Ознакомившись с разведданными, командующий флотом посчитал, что время великих битв для больших субмарин еще не настало и первыми в море должны отправиться «малютки».

Светлыми июньскими вечерами, когда в Ленинграде начались белые ночи, командиры «щук» коротали время в гостях друг у друга,

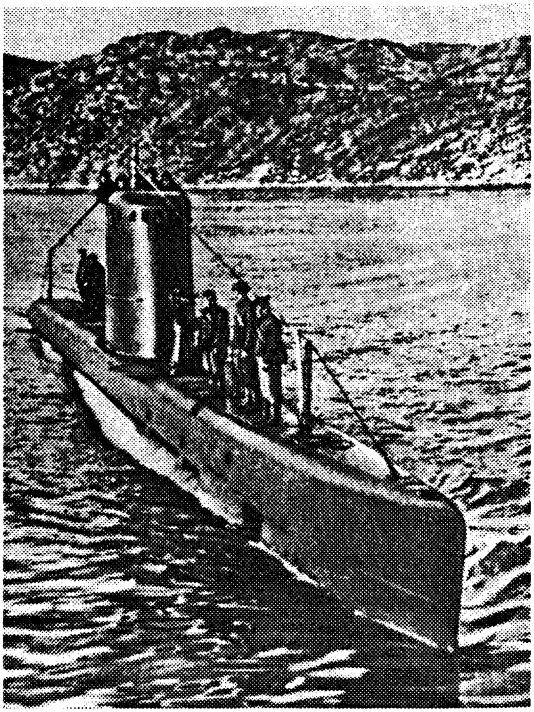
Командир подводной лодки «Щ-309» И. С. Кабо

обсуждая дела на фронте и недавние победы коллег по оружию. Особенно любили они собираться у Исаака Кабо — бесстрашного и талантливого моряка и, вместе с тем, человека необычайно приветливого и спокойного по характеру. На всей плавбазе вряд ли нашлась бы еще одна командирская каюта, которая так же притягивала гостей. Недаром на самом видном месте ее хозяин повесил боготворимую им скрипку. Царство скрипки начиналось всегда, когда Кабо удавалось выкроить несколько свободных минут. Поздними вечерами по коридорам плавбазы лились волшебные звуки «Крейцеровой сонаты». На их зов спешили в каюту Кабо друзья-моряки И. Травкин, Д. Ярошевич, Е. Осипов — все, кто в этот день был свободен от срочных работ.

Но вечером 12 июня Исаак Кабо не играл.

Назавтра одним из первых в дивизионе в поход должен был уйти молодой командир «Щ-406» Евгений Осипов (свою лодку он получил всего полгода назад). Друзья засиделись допоздна. Давая последние наставления Осипову, Исаак Кабо вспоминал недавний боевой опыт балтийских «малюток» — как они ловко атаковали врага, вели разведку, форсировали минные заграждения. У всех на устах был подвиг лодки «М-97» А.И. Мыльникова, которая, скрытно проникнув в Таллиннскую бухту, успешно торпедировала фашистский транспорт. К этому времени первые победы появились и на боевом счету балтийских «щук». В одном из походов лодка «Щ-323» под командованием Ф.И. Иванцова потопила сразу два танкера противника. Да, такой сильный подводный флот сможет изрядно потрепать фашистов уже в сорок втором, подвел черту разговору Кабо. С ним охотно согласился лучший боевой друг Иван Травкин — в эти дни никто из собравшихся не думал о том, что воевать придется целых четыре года...

В довоенные годы Исаак Соломонович Кабо работал на металлургическом заводе. Но настоящим его призванием оказалось море. Всего за один год после окончания Военно-морского училища им. М.В. Фрунзе в 1936 г. Исаак Кабо сумел выдвинуться от штурмана до командира



«Малютка» входит в базу

подводного корабля. Накануне Великой Отечественной капитан 3 ранга И.С. Кабо принял под свое командование подводную лодку «Щ-309» («Дельфин») Краснознаменного Балтийского Флота. А уже 23 июня 1941 года, на второй день войны, «Щ-309» отправилась в первый боевой поход. В конце сентября лодке Кабо было предписано занять новую позицию в Рижском заливе, куда командир и отвел свой корабль.

В дни ожесточенных боев за Ленинград, когда немцы, пользуясь значительным пере-

весом в живой силе и технике, упорно рвались к городу, большинство балтийских подлодок несли боевое дежурство в районе Финского залива. Их действия ощутимо сковывал противник. Он не только пядь за пядью заминировал акваторию залива, но и сосредоточил в восточной его части многочисленные сторожевые корабли, катера, канонерские лодки, выставив свои корабельные дозоры сразу на трех рубежах (Таллинн — Хельсинки, Гогланд — Хаапасари, Гогланд — Нарвский залив). Как бы в ответ, в августе 1942 г. на Балтике началось развертывание второго эшелона советских подлодок, в состав которого вошла и «Щ-309».

13 августа «Дельфин» покинул ленинградскую гавань и взял курс на Кронштадт. По пути лодка была трижды обстреляна немецкой береговой артиллерией, но, несмотря на близкие разрывы вражеских снарядов, достигла места назначения целой и невредимой. Через трое суток «Щ-309» в сопровождении четырех морских охотников и группы тральщиков отправилась на боевую позицию. Отряд прикрытия провел «Щ-309» в район острова Лавенсаари, где субмарина провела остаток ночи и весь следующий день, скрываясь от немецких самолетов-разведчиков в бухте Норе-Каельлахт. Ночью 19 августа весь эскорт в прежнем составе конвоировал лодку еще несколько часов, пока она не удалилась от Лавенсаари на значительную дистан-

цию — дальше ей предстояло двигаться самостоятельно, в подводном положении. Успешно миновав противолодочные минные заграждения у мыса Юминда, «Дельфин» вышел в открытое море и заступил на боевое дежурство.

25 августа вахтенный командир старший лейтенант Беглов заметил первый небольшой конвой противника — транспорт и пару кораблей охранения. Кабо немедленно объявил торпедную атаку. В перископ было видно, что миноносец является более близкой целью, чем транспортное судно, и немного заслоняет его корпусом. Точно определить скорость транспорта не удалось. В этой ситуации Кабо принял нетрадиционное и очень смелое решение — стрелять по транспорту и миноносцу одновременно. Если атака будет удачной, лодка не только пустит ко дну определенное количество брутто-регистровых тонн стратегически важных грузов, но и сможет избежать обязательного в таких случаях преследования. Впоследствии командир «Щ-309» рассказывал об этой операции так: «Хотя и говорят, что за двумя зайцами погонишься — ни одного не поймаешь, я решил стрелять разом и по транспорту, и по эсминцу. Во-первых, уж если топить, так топить, а во-вторых, от преследователя избавимся. Дал залп... Погрузились, но и за шумом воды в балластных цистернах отчетливо донеслись взрывы обеих торпед».

Пока торпеды поражали цели, «Щ-309» стремительно уходила на глубину. Отлежавшись на дне чуть более получаса, лодка всплыла под перископ. Как и ожидал Кабо, опасаться возмездия можно было лишь со стороны двух немецких самолетов, упорно круживших над местом гибели конвоя на 150-метровой высоте. Обнаружить субмарину, пока она не поднялась на поверхность воды, самолеты не могли. Поэтому командир решил произвести подзарядку аккумуляторных батарей и провентилировать лодку глубокой ночью, на час позже, чем предусматривал рабочий график. Но и это не спасло всплывший «Дельфин» от атаки немецкого бомбардировщика, который внезапно выскочил из темноты на лунную дорожку. «Срочное погружение!» — моментально отреагировал Кабо. Лодка начала погружаться настолько быстро, что, когда самолет окончательно лег на боевой курс, ее корпус уже скрылся под водой. Прогремевший справа по борту близкий взрыв повредил важную аппаратуру. Особенно сокрушался командир о сломанном эхолоте — как же теперь он будет определять местоположение подводного корабля без специального прибора для измерения морских глубин? Эту, казалось бы, неразрешимую проблему (эхолот подлежал ремонту только в заводских условиях) умелые руки старшины Фесенко устранили всего за два дня.

Теперь ничто не мешало кораблю-счастливчику отпраздновать двойную победу, в честь которой на камбузе кок готовил свой фирменный обед с ароматным бульоном и пухлыми пончиками.

Через несколько дней «Щ-309» снова торпедировала фашистский транспорт водоизмещением не менее шести тысяч тонн. Но результаты этой атаки так и остались секретом для экипажа подводного корабля: противник сбросил на «Щ-309» серию из одиннадцати глубинных бомб, заставив лодку немедленно покинуть опасный район.

4 сентября на море установился полный штиль — так нередко бывает после сильных и затяжных штормов. Кабо ни на минуту не покидал свой пост у перископа. Наблюдать за поверхностью моря командиру было нелегко: прямо в окуляр перископа били яркие солнечные лучи, которые отражались от водной глади. Неожиданно на горизонте показался караван судов противника — два транспорта, семь кораблей охранения. Столь многочисленный неприятельский отряд был способен смутить любого опытного командира, чья лодка несла боевое дежурство в одиночку, но только не Исаака Кабо. У последнего не возникло никаких сомнений относительно того, стоит ли атаковать конвой. Другое дело — как? Командир «Щ-309» решил, что его лучшим помощником

должно стать... солнце — да-да, то самое солнце, которое еще несколько минут назад мешало ему рассмотреть вражеские корабли. Атакуя транспорт противника, размышлял Кабо, необходимо идти пересекающимся курсом. При правильном выборе точки залпа лодка попросту растворится в слепящем глаза солнечном потоке. Тогда единственный торпедный залп может быть сделан в упор, а значит, наверняка достигнет цели. Так оно и случилось. От двух одновременно выпущенных торпед транспорт дал сильную течь и почти сразу же затонул. И на этот раз «Щ-309» не была обнаружена вражескими сторожевыми кораблями. Двенадцать глубинных бомб преследователи сбросили в воду вслепую, как говорится, для очистки совести.

А через неделю командир «Щ-309» предпринял еще одну атаку, последнюю в этом долгом походе. В результате противник лишился неплохого транспорта «Бонден» валовой вместимостью около 700 брт*. Месть за одержанную лодкой победу была жестокой. Близкие взрывы глубинных бомб, которым подводники потеряли счет, швыряли лодку из стороны в сторону. Над субмариной нависла нешуточная опасность: с одной стороны, враг довольно точно «вычислил» лодку, а с другой,

* Брутто-регистровая тонна, единица измерения валовой вместимости грузового судна.

у нее отсутствовала малейшая возможность изменить местоположение, поскольку, включив моторы, лодка окончательно выдала бы себя. Кабо хладнокровно ждал, когда же у немцев иссякнет боезапас. Отбомбившись, фашистские катера еще пару часов бороздили море над притаившейся лодкой. Все это время их гидроакустики бесполезно пытались прослушать подводный корабль. Поиски пришлось прекратить. Но вряд ли противник покинул бы район недавней атаки, закрадись у него хоть капля сомнения в том, что советская подлодка уничтожена. Вернувшись в базу, Кабо узнал, что и там «Щ-309» считали погибшей. Поводом послужила случайно перехваченная радиограмма противника, которая сообщала о гибели советской субмарины.

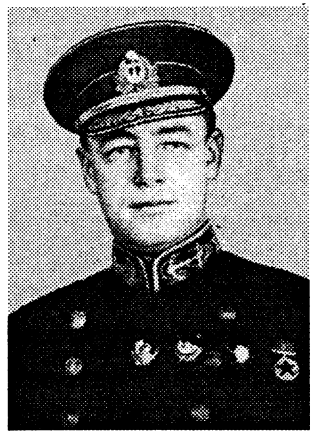
53 дня и 53 ночи «Щ-309» находилась в боевом походе. Несмотря на то, что она не получила серьезных повреждений, одержанные победы не дались даром. Тридцать семь раз командир Исаак Кабо проводил свой корабль через плотные линии минных заграждений. 21 марта 1943 года для вручения экипажу «Щ-309» гвардейского военно-морского флага на лодку прибыл командующий Балтийским флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц. Из его рук этот флаг перешел в руки командира субмарины капитана 3 ранга Исаака Соломоновича Кабо.

В середине 1944 года И.С. Кабо был переведен на другую лодку, но не забывал регулярно справляться о боевых успехах своей старой «гвардейки». А в успехах недостатка не было: осенью 1944 г. экипаж «Щ-309», прошедший школу Исаака Кабо, потопил несколько крупных транспортов противника, в том числе «Норден-хамн» вместимостью 4592 брт.

НИКОЛАЙ КУЗНЕЦОВ

На морских дорогах Испании

Август 1936 года. В те дни над Испанией, в которой отряды левого мадридского правительства сражались с армией генерала Франко, гремел боевой девиз республиканцев «Но пасаран!» По этому зову на Пиренейский полуостров поодиночке, через узкие горные тропы стекались антифашисты со всех шести континентов. Но республика оказалась в тяжелом положении из-за так называемого «контроля за невмешательством», организованного ведущими странами западного мира. С такой же легкостью позже правители сильных держав подарили Гитлеру и Муссолини Эфиопию, Балканы, Чехословакию, Польшу, открыв фашизму дорогу на Восток. Накануне массированного наступления франкистов Советское правительство неожиданно решило сменить своего военно-морского атташе в дружественной Испании. Занять это место должен был Николай Кузнецов, еще вчера командир крейсера «Червона Украина».



Н.Г. Кузнецов

В Москве Кузнецову дали сутки на сборы, приказав скрытно добираться до Мадрида окольным путем — через Кенигсберг, Берлин, Лондон, Париж. Из столицы новый атташе отправился прямиком в Картахену, поближе к флоту. Первые впечатления начинающего военного дипломата, представлявшегося всем доном Николасом, оказались странными и противоречивыми. На внешнем рейде маячили итальянские и немецкие корабли. Неподалеку от места стоянки республиканской флотилии бродил германский консул. Как же морской министр Испании мирится с таким откровенным фашистским шпионажем, и не где-нибудь, а в главной военно-морской базе республики? Да и отношение к флотской службе у матросов несколько непривычное. Кузнецов видел, с каким рвением отправлялись моряки в боевой поход в

Гибралтар, а затем, вернувшись назад на изрядно потрепанных эсминцах, тут же бросались грузить на свои корабли боезапас. При всем том никаких признаков воинской дисциплины: на плече у матроса — снаряд, а в зубах, буквально в нескольких сантиметрах от взрывателя — зажженная сигарета.

Да, хорошо узнать чужой флот можно только в море, размышлял Кузнецов. Вряд ли это могло стать реальностью: никогда еще военно-морским атташе не приходилось участвовать в боевых походах иностранных флотов, разве что в учебных. Тем неожиданнее было для Кузнецова предложение морского министра дона Инды отправиться вместе с флотом на север, в Бискайю. Не стоит говорить о том, что «дон Николас» с готовностью согласился.

Ранним утром следующего дня бывший моряк, а ныне дипломат Николай Кузнецов вышел в свой первый боевой поход на испанском крейсере «Либертад». У Малаги десять кораблей эскадры, направлявшейся в Бискайю, выстроились в кильватерную колонну. До самого выхода в Средиземное море за ней следовал немецкий крейсер-разведчик, сообщавший в штаб франкистов о всех маневрах эскадры. Но тяжелые береговые батареи франкистов так и не заговорили: скорее всего, просто не успели открыть огонь по уходящим судам.

Стоя на флагманском мостике крейсера ря-

дом с командующим, Кузнецов пытался осмыслить то, что увидел на корабле. Ему, морскому офицеру со стажем, никогда не приходилось командовать эскадрой, но зато он часто наблюдал, как это делают опытные советские флотоводцы. Неудивительно, что на испанском судне его многое смущало. Например, смогут ли люди, занявшие места офицеров и еще не проверенные в деле, грамотно руководить боем? Кузнецов знал, что командующий, в прошлом капитан вспомогательного судна, не успел провести ни единого учения на море, а главный артиллерист крейсера совершенно не представляет, как управлять артиллерийским огнем. А подсказать некому: статус атташе запрещает Кузнецову во что-либо вмешиваться, на борту «Либертада» он — всего лишь наблюдатель.

К счастью, на этот раз воевать не пришлось. Уход республиканского флота из Средиземного моря позволил франкистам перебазировать свои крейсеры в район Гибралтара. Правительство быстро поняло ошибку. Эскадра вернулась в Картахену.

Как бы то ни было, «проверку на прочность», устроенную морским министром Республики, Кузнецов выдержал. А неделю спустя, после таинственной беседы дона Инды с советским послом в Испании, Кузнецова поставили в известность: теперь он — главный военно-морской советник.

Дело, которое тут же поручили дону Николасу, было чуть ли не самым важным для мадридского правительства — обеспечить прием «игреков» (так назывались шедшие из СССР транспорты) в портах Средиземного моря. С этого момента Кузнецов стал правой рукой министра-республиканца. Ночные встречи «игреков», спешная разгрузка, охрана транспортов во время неожиданных бомбежек... Увидев Кузнецова в деле, испанцы прониклись к нему большим уважением. «Сам альмиранте так сказал!» Когда возникал спор, эта фраза звучала лучшим аргументом.

Вскоре о «самом альмиранте» узнали и франкисты. Случилось это в основном благодаря инциденту с бомбежкой германского линкора «Дойчланд», остановившегося на ночлег в базе франкистов.

В конце мая в воды Средиземного моря из СССР вышел транспорт «Мегальянес» с секретным грузом на борту. «Мегальянес» держал курс на алжирское побережье — там и должна была состояться его встреча с республиканскими кораблями охранения. Но как несколько кораблей смогут выйти навстречу транспорту незаметно для врага? Кузнецов предложил свой план: ночью, при поддержке авиации, атаковать корабли противника, стоявшие на рейде у острова Ивиса, одной из морских баз франкистов. Естественно, что в

разгар битвы никто не станет задумываться, по каким причинам небольшая часть республиканской эскадры (корабли охранения «Мегальянеса») покинула поле боя.

О том, что на базе франкистов находится немецкий линкор, республиканцы узнали, лишь подойдя вплотную к порту Ивиса. Как только это обнаружилось, операция была отменена. Но авиаторов предупредить не успели (не исключено, что просто забыли). В намеченный час испанские самолеты добросовестно отбомбились над Ивиса. Разумеется, под слепым ночным обстрелом оказался и «Дойчланд». Впрочем, «нейтральный» фашистский линкор не дал себя в обиду, встречая каждое новое звено бомбардировщиков мощным зенитным огнем. Наутро немецкая служба пропаганды сообщила: испанские самолеты расправились с «Дойчландом», который после происшедшего неожиданно возвысился до «гордости и опоры» Германии. Несмотря на то, что эти сообщения явно не соответствовали истине (на самом деле линкор «вышел сухим из воды» и отделался небольшим ремонтом), в немецкий пропагандистский хор охотно включились голоса испанских генералов. Один из них, Кейпо де Льяно — правая рука Франко — открыто обвинил в случившемся советского военного атташе.

С этой минуты де Льяно уже не мог успоко-

иться. Все, что не предпринимали республиканцы против франкистов, казалось ему кознями коварного Николаса. Генерал не раз грозился смести с лица земли советского полпреда, а вместе с ним и базу в Картахене, без устали принимавшую грузы с советских «игреков» — авиазапчасти, танки, бронетехнику. Злость де Льяно не была беспричинной: самолеты, собранные из советских комплектующих, приняли на себя всю тяжесть боев за Гвадалахару и Мадрид, танки прямо с причалов отправлялись на передовую...

24 июля 1902 года в лесной деревушке Медведки, что всего в двадцати верстах от Котласа, появился на свет человек звездной судьбы — Николай Герасимович Кузнецов. Для любого северянина, даже коренного, деревня Медведки — глухомань из глухоманей. Необычное свое название получила она не случайно: уж очень любили наведываться в нее медведи, «хозяева» сибирской тайги. В семье Кузнецовых дети сызмала знали цену крестьянскому хлебу. В страдную пору лишних рук не было — даже младшего Николая соседи нередко видели то на пашне, то на сенокосе. Сразу же после смерти отца, когда Николаю минуло тринадцать, мать отвезла сына в Котлас, в услужение к хозяину чайной. Здесь же, в чайной, познакомился он с Павлом Федоро-

вичем, братом покойного отца, который решил забрать старательного и трудолюбивого паренька к своей семье в Архангельск.

Непонятное положение то ли родственника, то ли прислуги, в котором очутился Николай, переехав в дядин дом, не могло устроить мальчика. И Кузнецов решает начать жить своим умом. Первое, что предстояло сделать, — это найти какую-нибудь работу. Николай остановился на той, что раньше подвернулась, — рассыльным в Управлении работ по улучшению Архангельского порта. С этого времени мальчику не раз доводилось выходить в море. Однажды его взяли на промысел рыбаки. А когда судно попало в небольшой шторм, юный моряк не оставил своей вахты ни на минуту (на рыбацкой шхуне он числился впередсмотрящим).

После революции выбирать между белыми и красными молодой Кузнецов не спешил. Выбор за него сделала сама жизнь. В июле 1918 г. в Архангельске высадились первые иностранные войска — английские, французские, американские. Быстро сколотив боевую эскадру, они готовились к следующему удару. Очередной мишенью должен был стать Котлас, где на многочисленных складах хранились оружие и боеприпасы. Для Николая интервенция не была пустым словом. 16-летний юноша знал, что в Архангельске рекой льется

кровь, большевиков отлавливают и сажают в плавучие тюрьмы, а тюрьмы — топят. В скором времени это грозило и Котласу, куда Кузнецов как всегда не преминул заглянуть по дороге в родные Медведки.

В Котласе впервые в жизни Николай увидел настоящего моряка-краснофлотца. Настоящий рыцарь без страха и упрека — куртка кожаная, скрипучая, в глазах бесшабашная удаль и абсолютная уверенность в том, что его дело правое. После беседы с моряком Кузнецов решил для себя раз и навсегда: вся его дальнейшая судьба будет связана с военным флотом. Но попасть в экипаж боевого судна (это была канонерская лодка красных) удалось лишь в конце 1919 г., когда военная волна уже откатилась далеко от Котласа.

К своей цели — стать командиром корабля — Кузнецов шел уверенно, легко перешагивая с одной ступени на другую. В 1925—1928 гг. он, один из лучших выпускников Военно-морского училища им. М.В. Фрунзе, проходит офицерскую школу на крейсере «Червона Украина», сначала командиром батареи, затем вахтенным начальником. А в 1929-м Кузнецов делает следующий шаг — поступает в Военно-морскую академию, на оперативный факультет. По ее окончании Кузнецова ожидала первая, самая дорогая, по его признанию, награда — пистолет системы Коровина. На именном подарке

выпускнику была выгравирована надпись: «Командиру-ударнику Н.Г. Кузнецову за успешное окончание Академии от Наморси РККА. 4.5.1932 г.».

От выдвижения в штаб Морских сил Балтики, куда рады были принять молодого, подающего надежды офицера, Кузнецов отказался. Только на корабль. Иного для себя он не мыслил. В мае 1932 г. два недавних «соседа по парте», а в будущем адмиралы Алафузов и Кузнецов выехали в Севастополь — один в штаб флота, другой старпомом на крейсер «Красный Кавказ», к которому в то время прочно приклеился ярлык «штрафного» корабля.

Незадолго до приезда Кузнецова «Красный Кавказ» попал в аварию. Ночью в море из-за нерасторопности вахтенного столкнулся с другим кораблем, свернул себе форштевень. В замене нуждались не только многочисленные корпусные детали. Реабилитировать крейсер в глазах флотских чинов должна была полная смена командования, от помощников до командира корабля. За один год вывести крейсер с плохо обученной командой в передовые — такая задача стояла перед командиром Н. Зайцем и старпомом Н. Кузнецовым. Разные это были люди. Один — способный, но уже немолодой матрос-большевик, которому после краткого курса подготовки сразу же поручили миноносец, а чуть погодя крейсер. Другой —

отличный профессионал с академическим образованием. Сработались неожиданно быстро. Помог случай.

Поначалу командира крейсера матросы за глаза величали «партизаном». Не чувствуя разницы между миноносцем и большим кораблем, за все он хватался сам, как бы подчеркивая, что в помощи старпома абсолютно не нуждается. А вот в одиночку поставить крейсер на рейд не смог. И в первый, и во второй раз на глазах у всей команды проскочил штатное место стоянки. Вышло лишь с третьей попытки. Теперь командир точно знал: профессиональное мастерство — отнюдь не последнее в списке ценных качеств командира. Пожалуй, надо больше доверять молодому старпому. Через несколько месяцев «Красный Кавказ» было не узнать: смена вахты, баня, обед — все точно по графику. А до чего же расторопной стала команда! За считанные минуты тушили учебные пожары, восстанавливали нарушенное энергоснабжение. После специального курса подготовки, проведенного Кузнецовым, самый опасный бой за живучесть корабля, наверняка, окончился бы победой экипажа.

В 1933 году Кузнецов вернулся на «Червону Украину», но уже в должности командира. Свой корабль он знал от самой достроечной стенки завода. В голову лезли старые воспоминания. Как-то крейсеру поручили сопровож-

дать в морском походе яхту афганского короля Аманулы-хана. В ночь перед походом крейсер стал на рейд в Стамбуле — пополнить запасы топлива. Неожиданно загорелся действующий котел. За несколько часов экипажу не только удалось ликвидировать пожар, но и выполнить косметический ремонт (погорельцы королевскому эскорту не нужны!). А когда утром «Червона Украина» отсалютовала афганскому монарху, ничто в ее облике не напоминало о ночных событиях, разве что слишком подозрительно блестели свежевыкрашенные трубы котлов. Кстати, о салютах. Незадолго до вечернего спуска флага батарея крейсера, уставшая салютовать всем подряд, задолжала один выстрел стамбульскому губернатору. Тот потребовал моральной компенсации. Обижать губернатора не имело смысла. Но какой может быть салют, если флаг уже спущен? Пришлось, как это ни смешно, «отработать» забытый залп солнечным утром следующего дня.

В сентябре 1935 года начались очередные учения флота. Руководили ими два известнейших в то время флагмана — Кожанов и Панцержанский. Оба лично наблюдали за работой боевых экипажей, стараясь определить победителя. Стоя на мостике «Червоной Украины», Панцержанский делал торопливые пометки в рабочем блокноте. Вдруг он оторвался от записей. Крейсер входил в севасто-

польскую бухту, и флагмана интересовало, насколько умело справится командир с этим заключительным маневром. На Севастополь уже опустилась ночь. Поставить крейсер на якорь в кромешной тьме, не задев «бочки» кормой и не повредив винтов, — верх мастерства. «Главное — не подвести экипаж», — было единственной мыслью Кузнецова в тот момент. А всего через десять минут Панцержанский со словами «Браво, капитан!» жал руку лучшему командиру лучшего крейсера Черноморской флотилии.

Целых три года Кузнецов бессменно командовал «Червоной Украиной». А в 1936-м в его жизнь неожиданно вошла далекая Испания. Выехать в зарубежную страну в качестве атташе? Еще недавно капитану 1 ранга Кузнецову, корнями приросшему к своему крейсеру, такое не могло присниться даже в самых фантастических снах. Война с франкистами стала для Николая Кузнецова первым серьезным испытанием. Из Испании атташе, быстро выросший до главного военно-морского советника, вернулся с уникальным боевым опытом и двумя орденами — Ленина и Красного Знамени. Вряд ли кому-нибудь еще из флагманов советского флота довелось пережить подобное в мирное для страны время.

При назначении нового командующего Тихоокеанским флотом выбор пал на Н.Г. Кузне-

цова. Для вчерашнего капитана назначение на Дальний Восток было что гром среди ясного неба. Как же так, ведь он еще не прошел через командование эскадрой? Но командованию нужен был боевой флагман, а не обычный очередник на повышение. К тому времени Квантунская армия японцев, успев оккупировать Маньчжурию, вплотную подступила к советской границе. За Приморье особенно беспокоиться не приходилось — мощной сдерживающей силой там стала многочисленная, хорошо вооруженная Особая Краснознаменная Дальневосточная армия. А вот на море дела обстояли куда хуже. Японский флот контролировал подходы к Камчатке, перекрыл сообщение между Японским и Охотским морями, заблокировал выходы в океан. К началу 40-х он насчитывал 10 авианосцев, столько же линкоров, 35 крейсеров, больше сотни эсминцев. Где уж было тягаться с японцами Тихоокеанскому флоту, основную боевую силу которого составляли тихо доживавшие свой век эскадренные миноносцы «новики» времен первой мировой. Ни одного линкора или хотя бы крейсера! А так называемые минные заградители и сторожевики — всего навсего переоборудованные промысловые суда. Кузнецов был просто в отчаянии.

Пришлось командовать тем, что имелось. Опасения молодого комфлота разделял и глав-

нокомандующий Блюхер. «Охраняйте фланги, сейчас это главное», — неоднократно твердил он Кузнецову при встречах. Комфлота понимал: Блюхер волнуется за Владивосток. Защитить столицу края от атак с моря — вполне решаемая задача, размышлял Кузнецов. Нужно немедленно усилить флот, в первую очередь морской авиацией и подводными лодками.

Это решение было весьма своевременным. Летом 1938 г. начались бои у озера Хасан. Угроза Владивостоку стала реальной. Кузнецов лично проверял боеготовность подлодок, после чего они отправлялись на боевое дежурство у выхода из залива Петра Великого. Для капитана Д. Чернова, командира подводной лодки «Л-7», выделенной в поддержку дивизиону минных заградителей, у комфлота было припасено особое задание. Субмарина должна была выйти в Охотское море, чтобы в течение десяти суток передавать метеорологические сводки для морской авиации. Выполнив приказ командующего, «Л-7» собиралась пройти через Первый Курильский пролив. Тут-то и поджидал ее японский эсминец. Упускать советскую подлодку он явно не собирался: все его пушки смотрели прямо на «Л-7». На палубе корабля зачем-то были установлены киносъемочные аппараты.

Может быть, японцы собрались заснять

сцену расправы над советской субмариной для одного из своих пропагандистских фильмов? Разбираться, в чем тут дело, Чернову было недосуг. Эсминец затеял опасный маневр. Идя пересекающимся курсом, он всеми силами старался «выжать» подлодку на мель. Недолго думая, командир «Л-7» приказал дать сигнал: «Поворачиваю влево». Повернуть влево означало угодить прямо в борт эсминцу. Пока японцы, сбавив ход, размышляли о глупости русских, среди бела дня собравшихся таранить морского охотника, лодка продолжала двигаться прежним курсом. Проскочив мимо корабля в нескольких метрах от его кормы, она отправилась в открытое море, где в скором времени присоединилась к своему дивизиону. Маленькая победа «Л-7» еще раз подтвердила то, что для командующего Кузнецова было ясно и раньше: враг должен знать, что, собравшись прощупать боеготовность Тихоокеанского флота, он всякий раз получит решительный отпор.

В самый разгар двухнедельных боев у озера Хасан на помощь сухопутным войскам Блюхера пришли тральщики и сторожевики Кузнецова. Именно они составили ядро охранения конвоев, сопровождая в залив Посьет целую флотилию рыболовецких шхун и барж, мобилизованных командующим для доставки войск и боеприпасов. Нередко и самим боевым ко-

раблям приходилось выступать в роли «рабочих лошадок». Только один тральщик «Ара» перебросил на боевую позицию не менее полутысячи солдат. Сторожевик «Гагара» в спешном порядке переоборудовали в плавучий госпиталь с операционной для тяжелораненых. А корабль с необычным названием «Пластун» стал серьезной преградой на пути японского морского десанта, безуспешно пытавшегося взять штурмом один из прибрежных островов Японского моря, где держала оборону единственная рота красноармейцев.

Инцидент у озера Хасан расставил точки над «i»: пока Тихоокеанский флот — лишь прикрытие для сухопутных армий, к самостоятельным операциям против крупных кораблей противника он по-прежнему не готов. Нужно много новых кораблей — лидеров, крейсеров, эсминцев. Но не все желаемое тотчас становится реальностью. Благодаря усилиям контр-адмирала Кузнецова Тихоокеанский флот к началу войны с Германией насчитывал 24 крупных боевых корабля — не бог весть какая угроза японцам, но большой шаг вперед по сравнению с тем, что было всего несколько лет назад.

В апреле 1939 г. на стол к Кузнецову, прибывшему в Москву на заседание Главного военного совета ВМФ, лег красный конверт из Кремля. Вскрыв его, комфлота прочел прави-

тельственный указ: «Назначить народным комиссаром...»

Великая Отечественная война началась для нового наркома гораздо раньше, чем для его страны. Трудно, почти невозможно было спорить со Сталиным, но кое-что сделать для защиты от «непредвиденного» нападения гитлеровцев все-таки удалось. Кузнецов отстоял идею иметь в составе флотов свои ВВС, убедил вождя заблаговременно вывести линкор «Октябрьская революция», а затем и отряд легких сил из приграничной Лиепаи, которая в случае чего (нарком как в воду смотрел!) неизбежно станет легкой добычей немцев.

В январе 1941-го появились первые немецкие самолеты-разведчики, кружившие то над Ханко, то над Мурманском. На свой страх и риск Кузнецов отдал приказ: «Открывать по нарушителям огонь без всякого предупреждения». В середине марта немецкие самолеты, в открытую фотографировавшие военные объекты в Лиепае, были обстреляны береговой артиллерией. Вскоре Наркоминдел был буквально завален гневными протестами немецкой стороны. В итоге Кузнецов получил строгий выговор, а авиаторы — распоряжение сверху: «Огня не открывать, самолеты противника сажать на ближайшем аэродроме». Немцам же контрмеры Сталина были «что с гуся вода».

14 июня 1941 г. экипажи всех кораблей

приняли сообщение ТАСС: «Слухи о возможной войне — провокационные». Сообщение могло обмануть кого угодно, но только не наркома ВМФ. Нападения немцев он ожидал с минуты на минуту. Через пять дней Кузнецов объявил всем флотам готовность №2 — корабли рассредоточить, военные базы затемнить.

Субботним вечером 21 июня к наркому поступил отчет оперативного дежурного из Севастополя: все регулярные грузовые рейсы немецких судов в наши южные порты отменены, вместо этого германские транспорты становятся на рейд у берегов Болгарии и Румынии. Срочно отозванный из Берлина военно-морской атташе М. Воронцов подтвердил самые худшие опасения. Для наркома это было последней каплей. В начале двенадцатого ночи к командующим флотов и многочисленных флотилий западного направления понеслась секретная телеграмма Кузнецова: «Обеспечить готовность №1». Официальное начало войны флот встретил во всеоружии.

В сентябре 1941 года Ставка направила наркома Кузнецова в осажденный Ленинград. В это время Гитлер еще не потерял надежды взять город не измором, а огнем. Чтобы поддержать армию, в бой вступили комендоры всех кораблей Балтийского флота. Крейсер «Максим Горький», еще не отремонтированный после серьезных повреждений, вел огонь по Пулковским высотам. Нелегкой оказалась военная судьба

этого корабля, на котором часто бывал нарком. На второй же день войны крейсер, выйдя на минные постановки к острову Хийумаа, сам подорвался на вражеской мине. Ущерб кораблю был причинен нешуточный. С полностью оторванным баком «Максим Горький» все-таки дошел до кронштадтского рейда. В Кронштадте крейсеру пришили новую носовую оконечность, «одолжив» ее у недостроенного к началу войны корабля. Командир «Горького», давний знакомый Кузнецова, как-то раз сетовал гостившему на корабле наркому: «На крейсере ни единой винтовки, все забрала пехота. А что мне дать в руки матросам, если немцы прорвут оборону?» «Никаких «если». С корабля сходить тебе не придется», — подбодрил боевого товарища Кузнецов.

В 1943 г., проиграв битву за Сталинград, Гитлер бросил все силы на блокаду главной нефтяной коммуникации русских. Для того, чтобы надежно перекрыть волжскую магистраль, по которой многочисленные баржи доставляли нефть из Баку, фашистами была создана специальная эскадрилья. Каждую ночь «юнкерсы» выставляли мины на пути следования советских транспортов. И не безрезультатно. После каждого взрыва горящее «черное золото» растекалось по реке.

За спасение важной нефтяной артерии взялся сам Кузнецов. Для начала обсудил ситуа-

цию с коллегами — наркомами морского и речного флота Ширшовым и Шашковым. После недолгого совещания в Сталинграде наркомы решили действовать совместно. «Под ружье» были поставлены все имевшиеся в наличии буксиры, которые спешно переоборудовались в тральщики. Роль тралов играли железные речные баржи. Но самым сложным оказалось организовать круглосуточное наблюдение за немецкими самолетами, точно установить, в каком месте реки была сброшена очередная порция мин. Специальных приборов для определения направления минных постановок у береговых постов не было. Выручила смекалка одного из постовых, пожилого бакенщика. Чтобы фиксировать направление, в котором двигался немецкий самолет, старик соорудил что-то наподобие огромного компаса. На земле был вычерчен круг, в центре круга — лунка, по внешней окружности вбиты деревянные колышки. При приближении вражеского самолета бакенщик ложился на землю, заменяя компасу стрелку: ноги — в лунке, лицо — на реку. Так и вращался по кругу, пока самолет не сбросит мину. А когда это случалось, тут же выдергивал из земли нужный колышек, отмечая точное место постановки.

Скоро о выдумке старика узнали все береговые наблюдатели (позаботился Кузнецов). Попробовали — понравилось. А всего через не-

Адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов

сколько дней нарком ВМФ уже держал в руках карту минных постановок в фарватере. Успех траления был обеспечен.

Трудно сосчитать все военные операции флота, за подготовку которых лично отвечал нарком Кузнецов. О том, какую гигантскую работу ему пришлось проделать, недвусмысленно говорят итоги Великой Отечественной. За четыре года силы ВМФ потопили более 1300 кораблей и судов противника, а морская авиация уничтожила около пяти с половиной тысяч вражеских самолетов. Военные транспорты высадили в тылы врага свыше 110 оперативных и тактических десантов. Общий объем грузов, доставленных фронту по морским коммуникациям, историки оценивают в сотни миллионов тонн; вместимость потопленных подлодками немецких транспортов — в 3,5 млн. тонн.

Первой послевоенной осенью 1945 года Ни-

колай Герасимович Кузнецов вылетел в Москву. Его с нетерпением ждали в Ставке — предстояло совместно обсудить перспективы развития океанского флота. Глядя через стекло иллюминатора, Кузнецов думал о своем, мысленно прокручивая киноленту истории морской войны. Успехи подводников, операции крейсеров и эсминцев — удачные и не очень, закономерная гибель немецкого «Тирпица»... Когда объявили посадку, Кузнецов открыл рабочий блокнот и записал единственное слово: «Авианосцы!»

Как и многие военачальники того времени, адмирал Кузнецов не избежал сталинских репрессий. Пострадал, хотя не в такой степени, как некоторые из его коллег. Слишком решительно он встал на защиту оклеветанных советских флагманов — своих друзей Алафузова, Степанова, Галлера. Кузнецов не побоялся опубликовать в прессе статью-опровержение, где написал тщательно скрываемую правительством правду: парашютная торпеда, в рассекречивании которой обвинили его товарищей, — уже давно ни для кого не секрет.

После публикации Кузнецова, резко понизив в чине, услали служить в Хабаровск. Бывшему наркому пришлось заново проходить прежние этапы боевого пути. К концу 40-х он во второй раз оказался на должности командующего Тихоокеанским флотом. В Москву его

вернули лишь в 1951 году, предложив должность министра ВМФ.

В 1974 г. Николая Герасимовича Кузнецова, одного из трех Адмиралов флота СССР, не стало.

ДМИТРИЙ ЛЫСОВ

Тральщик гибнет, но не сдается

В начале июня 1943 года из американского порта Майами к северным берегам России вышли первые пять катеров «МО» (малый охотник) — помощь союзников по ленд-лизу. С поставкой остальных боевых кораблей Соединенные Штаты не спешили. Малые катера, сошедшие со стапелей известной американской судостроительной компании Джона Трампи, уже успели пересечь океан, когда на берегу Мексиканского залива, на верфи в Тампе были заложены первые большие охотники и тральщики типа «АМ», которых уже давно с нетерпением ждали в СССР. Заказ советского флота был очень срочным. Оно и понятно: не за горами конец северной навигации. К тому же в условиях Баренцева и других холодных морей, излюбленных «мест обитания» немецких подлодок, малые охотники могли использоваться лишь ограниченно.

Задолго до сдачи американцами новых кораблей советская сторона укомплектовала

Капитан-лейтенант Д. А. Лысов

тральщики и катера своими экипажами. Пока шли строительные работы, часть командиров проходила подготовку в Майами, в учебном центре истребителей подводных лодок под руководством Юджина Мак-Даниела. Затянувшееся пребывание в Соединенных Штатах тяготило старшего лейтенанта Дмитрия Лысова, командира тральщика «ТЩ-120». Отсиживаться вдали от морских сражений не имело смысла: тральщик был давно готов к переходу, а сам Д.А. Лысов успел хорошо сработаться с новым экипажем.

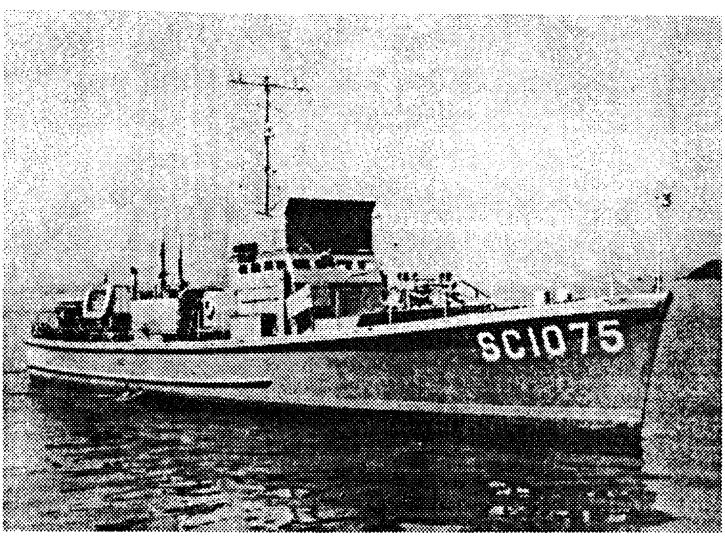
Из США в советское Заполярье новые корабли решено было переводить группами, по три тральщика и три больших охотника в каждой.

Январским днем 1944 г. группа судов, в состав которой входил «ТЩ-120», наконец вышла в штормившую Атлантику. Время для

перехода оказалось выбранным крайне неудачно. Первой преградой, которая возникла на нелегком пути маленького отряда, стало обледенение механизмов кораблей. По приказу Лысова наледь скалывали почти без перерыва. Но битва с холодом была неравной. Вода просачивалась в самые труднодоступные места, в мельчайшие щели и мгновенно там замерзала. Теперь нельзя было ручаться ни за одну из систем корабля. 19 февраля на «ТЩ-120» произошла первая авария — короткое замыкание на носовом орудии, а еще через пару дней вышло из строя рулевое управление. От верной гибели тральщик спасла лишь находчивость рулевого Б. Бутко, который, не теряя ни минуты, перевел его на управление вручную из румпельного отделения.

Через десять дней после начала похода, когда эскадра еще не достигла Азорских островов, впервые заявила о себе война, да не как-нибудь, а миной, качавшейся на волнах прямо по курсу тральщика. Первым зловещий шар заметил командир отделения комендоров И. Домосканов, о чем сразу же было доложено Лысову. Тот немедленно начал обходной маневр — опасность осталась позади.

30 января Лысов получил радиограмму от командира группы: «Надвигается циклон «Эмилия». Примите все меры безопасности». Лысов знал, что с циклонами, тем более с теми, у



Американские катера, переданные СССР по ленд-лизу

которых собственные имена, шутить не стоит, а потому лично обошел весь корабль, проверил крепления шлюпок и штормтрапов. О циклоне были оповещены командиры всех кораблей, кроме большого охотника, который шел в конце группы и, по-видимому, отстал. На связь

с ним выйти так и не удалось. Поиск большого охотника решили поручить лейтенанту Дмитрию Лысову.

Искать было трудно. Высокие волны закрывали весь горизонт. Бесполезно, один за другим, уходили часы. Но когда тральщик в очередной раз подняло на вершину штормовой волны, командиру отделения зенитчиков В. Козину на минуту показалось, что справа по курсу есть какое-то судно. Лысов вскинул к глазам бинокль: без сомнения, далекий силуэт принадлежал пропавшему охотнику.

Командир отдал приказ изменить курс, и тральщик начал быстро сближаться со злополучным кораблем. Когда дистанция между ними сократилась настолько, что можно было переговариваться, шторки прожектора «ТЩ-120» застучали: «Сообщите, что случилось». Ответ последовал немедленно: «Кончилось топливо. Легли в дрейф». Лысов видел единственный выход — поделиться своим топливом с охотником. Не тянуть же его назад на буксире! Но как передать топливные шланги на другой корабль? Пожалуй, с этим справится только Лапшин, решил командир.

Старшина 1-й статьи Яков Лапшин был прирожденным моряком. Никто не мог сравниться с ним в умении вязать узлы или подниматься по отвесному штормтрапу. Лысов с откровенным удовольствием наблюдал, как

брошенный старшиной конец металлического троса угодил прямо на палубу охотника. На охотнике быстро подхватили конец, натянули и закрепили фиксирующий трос. Но во время шторма трос — не очень-то надежная связь. Несколько раз он рвался, и старшине Лапшину приходилось заново сращивать его концы. Только после того, как трос жестко связал два корабля, на охотник перебросили соединенные с насосом топливные шланги. К передаче топлива приступили, когда шквальный ветер чуть поутих. «Восхищен вашими действиями!» — так впоследствии оценил выполнение задания экипажем тральщика командир группы кораблей М. Моль.

В тот же день старшему лейтенанту Лысову и его команде пришлось снова выступить в роли спасателей. На этот раз в помощи нуждался английский тральщик «Маджик». Англичанин полностью потерял ход: вышли из строя машина и рулевое устройство, на палубе возник пожар. Виной всему, очевидно, была все та же ненастная погода.

Оказав «Маджику» посильную помощь, «ТЩ-120» спешил присоединиться к своему отряду. Не тут-то было! Не успел корабль лечь на нужный курс, как командир получил доклад гидроакустика В. Харитоненко: «Предполагаю контакт с подводной лодкой». Расстояние до вражеской субмарины все время сокраща-

лось. Наверное, она выходила на боевую позицию, чтобы атаковать корабли. Еще несколько мгновений — и лодка выпустит торпеды. Надо было непременно опередить ее. «Бомбы, товсь», — отдал приказ Лысов. Убедившись в том, что он выполнен, сразу же скомандовал: «Залп! Право на борт!»

На «Маджике» немецкую лодку запеленговали слишком поздно, — когда сброшенные с «ТЩ-120» бомбы уже неслись к цели. Впрочем, вряд ли «Маджик» мог быть опасен для субмарины. Лишенный хода, он сам являлся отличной мишенью для подводного удара. Неудивительно, что сразу после взрыва бомб на «ТЩ-120» полетела радиограмма с английского корабля: «Благодарю. Вашу помощь никогда не забудем...»

Дмитрий Алексеевич Лысов родом из города Лыскова, коренной волжанин. В дружной семье Лысовых было четверо детей, все — сыновья, все — в будущем кадровые военные. Вероятно, случилось так потому, что у Лысовых особо почиталась ратная доблесть, не просто почиталась — возводилась в культ. Старший из братьев, Александр, еще до войны пошел служить в бронетанковые войска. А вот Дмитрия потянуло на флот: сказалось отцовское воспитание.

Отец, Алексей Дмитриевич, работал экспе-

дитором городской пристани в Нижнем Новгороде, куда в скором времени переехала вся семья. Летом он часто брал мальчика с собой в порт. Вместе с отцом Дмитрию не раз приходилось подниматься на борт корабля. С жадным любопытством присматривался он к работе и жизни матросов, а каждый капитан-речник казался мальчику божеством, ведь для того, чтобы водить суда по Волге, считал Дмитрий, нужно обладать настоящим искусством.

Все в порту завораживало будущего моряка — огромные белоснежные теплоходы, звук судовых гудков и даже отрывистые крики грузчиков. Вернувшись домой, тут же садился за работу, мастерил модели пароходов. «Вот бы поплавать на таком же!» — нередко проносилось в голове мальчика. А когда пришло время определяться в жизни, ни о чем другом, кроме военно-морского училища, Лысов просто не мог думать.

По окончании училища в 1940 г. Дмитрия Лысова назначили командиром североморского катера «МО-121». Лысов не скрывал радости: хоть и маленький катерок, да свой. Есть над чем работать и чему учиться. А осваивать военную науку пришлось быстро — меньше, чем через год грянула война.

В первых числах июля 1941 г. немцы начали операцию по форсированию реки Западная Лица. Чтобы отбросить войска фашистов об-

ратно за реку, советские стрелковые батальоны, державшие оборону на этом участке фронта, перешли в контратаку. Разворачивавшееся наступление требовало свежих сил. 6 июля в море вышел отряд кораблей Северного флота — пара тральщиков, четыре мотобота, три сторожевика («Гроза», «Штиль», «Туман») и столько же малых охотников. Среди последних был и катер «МО-121». На отряд возлагалась ответственная задача — высадить полутысячный десант на восточное побережье залива Большая Западная Лица.

Ранним утром тройка катеров почти бесшумно, на подводном выхлопе моторов, двинулась к берегу залива. Высадка бойцов проходила без осложнений. Когда на землю ступил последний стрелок-десантник, корабли немного отошли от берега. Теперь главное для них — поддержать десант в самый разгар боя. Внезапность нападения и артиллерийские залпы корабельных орудий сделали свое дело. Гитлеровцам пришлось отступить, снова заняв оборону на западном берегу. Естественно, враг на этом не успокоился. Во время отлива через реку переправились два немецких горных батальона. Никем не замеченные, они проникли в глубокий тыл советского десанта.

Все пришлось начинать сначала. На этот раз корабли с советскими десантниками, пройдя мимо маяка Пикшуев, направились к запад-

ному побережью залива. В губе Нерпичьей отвязали мотоботы, которые полным ходом устремились к берегу, увозя первую группу десанта. Между рейдом и пляжем курсировали и малые охотники. «МО-121» управлялся с перевозками как минимум в три раза быстрее мотоботов. Будто метеор, он носился по бухте взад-вперед, вспенивая винтами воду и поднимая волны.

Забирать десантников, выполнивших свою задачу, обратно на катер пришлось под сильным огнем вражеской артиллерии. Надо было как можно скорее уходить из зоны обстрела. «Поставить дымзавесу!» — скомандовал Лысов. Невидимый для глаз противника, «МО-121» благополучно возвратился на базу.

Летом 1942 г. звено малых охотников под командованием Дмитрия Лысова вышло на минные постановки в район, кишевший немецкими наблюдателями. Катера плыли в сумерках, прижимаясь к прибрежным скалам. А когда достигли места постановок, Лысов приказал форсированным ходом двигаться в середину фьорда. Там и сбросили в воду положенное количество мин. Операция завершилась так быстро, что немецкие посты заметили «МО-121», когда он уже входил в «мертвую» зону, до которой не могли долететь вражеские снаряды.

Высадка десантов, дозорная служба, охранение конвоев — всех боевых заданий, кото-

рые выполнил экипаж «МО-121» в первый год войны, просто не счесть. Боевым итогом этого периода для лейтенанта Лысова стала правительственная награда — орден Красного знамени. А в 1943 г. ему вручили орден Отечественной войны I степени, назначив командиром нового, купленного за границей тральщика «ТЩ-120».

В середине 1944 года группировки немецких войск одна за другой терпели поражение. Шквал наступления русских стремительно нарастал: фашисты оставили Белоруссию, Прибалтику, Карелию, отступали на южном направлении. Тем не менее, к войне в Арктике гитлеровцы были подготовлены намного лучше, чем в прошлые годы. Одних только секретных метеопунктов, обслуживающих немецких подводников, стало пять — один в Норвегии (раньше он размещался на Шпицбергене), три в Гренландии, еще один на Земле Франца-Иосифа. Метеорологических станций на севере стало больше неспроста. Получив на вооружение новые акустические торпеды, немцы планировали взять под свой контроль все Карское море, где советская противолодочная оборона была не так уж сильна. Накануне новых битв в Нарвике, где размещался штаб подводных сил гитлеровцев, состоялось секретное совещание с командирами немецких подлодок. Свою задачу они уяснили четко — отвлечь ос-

новные силы русских от Кольского полуострова на защиту транспортных коммуникаций, расположенных восточнее Новой Земли. В центре стратегических планов немцев оказался Диксон.

15 сентября 1944 г. капитан-лейтенант Лысов получил предписание следовать из порта Диксон в Нордвик, сопровождая транспорты «Моссовет», «Андреев» и «Игарка».

Поздним вечером караван вышел в море. Впереди конвоя шел «ТЩ-120» с опущенным тралом. Поначалу корабли двигались довольно быстро, пока не достигли полосы крупного битого льда. Льды не позволяли идти обычным походным ордером. Пришлось перестроиться в кильватер: впереди транспорты, за ними корабли охранения. В проливе Вилькицкого конвой распался. Часть кораблей эскорта, лишенных ледового крепления, повернула назад.

В 10.00 утра 18 сентября конвой достиг мыса Челюскина. Здесь к каравану должны были присоединиться еще четыре транспорта. Корабли уже готовились расположиться на отдых, когда совсем близко, в 5-6 кабельтовых от тральщика прогремел взрыв. Его посчитали случайным, а виновницей — занесенную течением мину, которая взорвалась от удара об айсберг. «ТЩ-120» добросовестно пропахал тралом окрестности, но ничего не обнаружил.

Вскоре об инциденте забыли. Как оказалось, преждевременно.

Ночью 22 сентября вахтенный сторожевого корабля «СКР-29» из охранения конвоя заметил подводную лодку. Тут же заговорили орудия сторожевика. Но небольшой корабль, на скорую руку переоборудованный из рыболовецкого траулера, через минуту сам стал объектом атаки. Не успели отгреметь взрывы, а Лысов уже вел свой тральщик прямо к тонущему кораблю. Теперь главное — спасти его команду.

По приказу командующего эскортом М. Моля в район катастрофы вышли еще два корабля — «ТЩ-111» и «СКР-28», но, как и тральщик Лысова, опоздали. Шлюпка под командованием штурмана Дементьева, спущенная с «ТЩ-120» по приказу командира, подобрала лишь одного матроса, который умер от ран, не приходя в сознание. Больше спасать было некого: большое пятно соляра на воде, спасательный круг да деревянные щепки — все, что осталось от «СКР-29».

Но жизнь продолжалась. Конвою предстояло продолжить путь, а тральщику Лысова — остаться в районе недавней битвы, чтобы задержать врага. «ТЩ-120» продолжал искать немецкую подлодку, в условиях плохой видимости методично прочесывая весь район. Однако она не спешила снова заявлять о себе. Бесполезно всматривался Лысов в штормив-

шее море в надежде увидеть пенистый след перископа.

Когда конвой благополучно добрался до Диксона, капитан-лейтенант Лысов получил приказ прекратить поиск. В тот же день тральщик взял курс на запад, на базу. Немецкая субмарина словно ждала, когда экипаж «ТЩ-120» расслабится после нескольких бессонных ночей (самое время для торпедного удара по кораблю). В момент взрыва торпеды, потрясшего тральщик, Лысов находился на палубе. То, что он увидел, бросив взгляд на корму, не вселяло оптимизма: винты и руль вывернуты, корабль полностью лишен хода и дал сильнейший крен. «Во чтобы то ни стало удержаться на плаву!» — мгновенно решил Лысов. По его приказу команда, наглухо задраив кормовые отсеки, начала быстро откачивать за борт воду и топливо, которое теперь стало лишним балластом. Постепенно корпус тральщика принял ровное положение. Но как долго это будет продолжаться? Командиру было совершенно ясно: тральщик обречен, надо спасать экипаж.

Лысов схватил мегафон, громко скомандовал: «Катер и понтон — на воду! Артиллерийским расчетам, минерам, офицерам Сосницкому и Наконечному оставаться на своих местах! Остальным покинуть корабль!» Офицерам стоило огромного труда уговорить большую часть экипажа (46 человек) пересесть на корабель-

ный катер и спасательный понтон. Несмотря на категоричный приказ Лысова, помощник командира Демченко так и не смог уйти с гибнущего корабля. В последнюю минуту перед отплытием с понтона на борт тральщика перескочил командир отделения радистов Гольдфарб — все еще не терял надежды оживить молчавшую рацию.

Шагая по палубе, командир тральщика вглядывался в оставшихся моряков. Тридцать три человека, вместе с ним — тридцать четыре. Что же, вполне достаточно для отражения новой атаки и борьбы за живучесть корабля. Нужно продержаться всего несколько часов, пока не придет помощь с Диксона. Да впрочем, какая там помощь! Ведь рация по-прежнему не работает.

Неожиданно в километре от тральщика показался перископ подводной лодки. И тут же ушел под воду. После недолгой паузы, во время которой немцы раздумывали, стоит ли атаковать полузатонувшую посудину, в пятистах метрах от тральщика медленно, словно нехотя, начала всплывать боевая рубка субмарины. Очевидно, враг не сомневался в том, что команда давным-давно покинула тральщик. Лысов подал команду: «Огонь!» Комендоры ударили дружным залпом. Один из снарядов попал в переднюю часть рубки. Атака была отбита, лодка начала быстро погружаться. Осунувший-

ся, с почерневшим от усталости и холода лицом, Лысов торжествовал.

Но наивно было бы думать, что на этом все закончится. Через час немцы вновь атаковали тральщик. Очередная торпеда попала в середину корпуса корабля, который переломился пополам. Когда опал столб взметнувшейся ввысь воды, носовая часть корабля еще виднелась на поверхности. Вскоре и она ушла под воду, унося с собой последние жизни и последние надежды...

«Именно так поступает командир корабля, настоящий моряк и патриот: остается на своем посту, руководит действиями подчиненных в борьбе за корабль и в бою до последней возможности, до последней минуты жизни». Эта цитата, взятая из мемуаров бывшего командующего Северным флотом адмирала Головко, будто подводит черту под биографией отважного моряка Д.А. Лысова, человека судьбы сколь героической, столь и трагической.

ИВАН ТРАВКИН

Через минные поля в логово врага

900 дней блокады Ленинграда тяжким грузом легли на плечи осажденного гарнизона. Но и немцы получили сполна. Поскольку снабжение группы армий «Север» и финских войск в основном осуществлялось по морю, советское командование отдало приказ дивизионам подлодок начать действия на ключевых морских коммуникациях противника. Бесперебойное снабжение немецких армий боеприпасами, оружием и продовольствием оказалось под большим вопросом. Фашисты предприняли контрмеры. Чтобы обезопасить грузовые перевозки, они перегородили минами весь Финский залив — от полуострова Порккала-Удд до эстонского острова Найссар. Позже минные заграждения появились и в районе Гогланда. Из немецких эскадр, действовавших против англичан в Северном и Норвежском морях, в район Финского залива были отозваны лучшие противолодочные корабли. Даже на мелких островах были установлены шумопелен-

И.В. Травкин

гаторные станции. Тем не менее десятки фашистских транспортов продолжали идти ко дну...

В ночь на 21 июня 1942 г. подводная лодка «Щ-303» под командованием капитана 3 ранга И.В. Травкина вышла из Ленинграда в Кронштадт. Незаметно проскользнуть мимо Петергофа, захваченного фашистами, не удалось. Впрочем, иного никто и не ожидал — слишком уж светлы летние северные ночи. Как только батарея противника открыла огонь, катера сопровождения субмарины поставили дымовую завесу, за которой спряталась «Щ-303». А когда «заговорили» пушки береговой артиллерии Ленинграда, немцам и вовсе стало не до лодки.

После недолгого отдыха в Кронштадте «Щ-303» направилась в окрестности острова

Лавенсаари — в район, контролируемый врагом. 4 июля лодка попала в зону Гогландского минного заграждения. Об этом возвестил скрежет стальных минрепов, которые терлись о борт подводного корабля. Чтобы металлический трос мины не затянуло в винт, Травкин отдал приказ застопорить левый двигатель. Так, стопоря то один, то другой мотор, лодка, пядь за пядью, проходила опасный квадрат.

11 июля корабль наконец-то выбрался из минных полей, но с почти полностью разряженной аккумуляторной батареей. Травкин прикинул: на ее зарядку потребуется около шести часов, причем все это время «Ёрш» (второе имя «Щ-303») должен идти в надводном положении. Риск велик, но иного выхода нет.

С фашистского самолета лодку заметили в последний момент, когда, пополнив запасы электроэнергии, она уже начала погружение. Пулеметная очередь лишь скользнула по борту субмарины, а сброшенные авиабомбы разорвались где-то в стороне от нее. Заметив, как быстро лодка ушла под воду, немецкий пилот решил, что она затонула. Так в первый раз родился миф о гибели «Щ-303» (в погоне за наградными крестами командиры немецких субмарин неоднократно объявляли об уничтожении лодки Травкина).

Впрочем, очень скоро миф был опровергнут, и никем иным, как самим Травкиным и его

командой. Вечером 20 июля на «Ерше» в перископ заметили потенциальную жертву — большой конвой, в котором шло три транспортных судна и шесть сторожевиков. Для атаки Травкин выбрал самый крупный транспорт водоизмещением десять-двенадцать тысяч тонн. «Щ-303» подошла вплотную к противнику: если стрелять, так уж наверняка! В перископ хорошо просматривалась палуба фашистского судна. Танки, полевые орудия, бронетехника — чего тут только не было. И вдруг, когда до залпа оставалась какая-то минута, в окуляре перископа появился сторожевой корабль, полностью заслонивший основную цель. Может быть, он уже запеленговал лодку? Тогда занять новую позицию под нужным курсовым углом «Ёрш» попросту не успеет. Реакция Травкина была мгновенной. Не больше десятка секунд ушло на то, чтобы развернуть лодку на месте. Прогремел залп. Пара выпущенных торпед проскочила перед самым носом сторожевика. Прежде, чем лодка начала погружение, ее командир успел увидеть, как идет ко дну вражеский транспорт...

Иван Васильевич Травкин родился в тихом городке Наро-Фоминске, что неподалеку от Москвы. Единственной здешней достопримечательностью была текстильная фабрика, на которой трудилось все семейство Травкиных.

В 1916-м, в самый разгар мировой войны, группу рабочих-забастовщиков прямо с фабрики под конвоем забрали в уездный город Верею. Среди них оказался и отец Ивана. Вместо наказания всех, кто осмелился бастовать, отправили на фронт.

Мать, оставшись одна с восьмью детьми на руках, не могла прокормить семью. Собрала кое-какие вещички и, прихватив Ивана себе в помощь, отправилась на Украину обменять их на продукты. На станции Белая Церковь на эшелон напала банда — «потрясти» мешочников. Но грабеж не удался. На счастье в одном из вагонов ехали матросы. Они-то и стали бандитам поперек дороги. Восьмилетний Иван навсегда запомнил, как один из них, косая сажень в плечах, сгреб в охапку сразу троих грабителей и вышвырнул их из вагона.

В 1922 году Иван Травкин окончил пятилетнюю школу, и в Наро-Фоминске стало одним рабочим текстильной фабрики больше. В 1930-м, когда пришло время служить, Иван, в который раз вспомнив эпизод с белоцерковской бандой, попросился на флот. Однако в военкомате не оказалось морской разнарядки, и призывника направили во второй стрелковый полк Московской Пролетарской стрелковой дивизии.

На флот Травкин все-таки попал, но не рядовым, а штурманом подводной лодки «Щ-303»

и только в 1936 году — после окончания Высшего военно-морского училища...

В одиннадцать утра 21 сентября 1941 г. на Балтийском флоте была объявлена воздушная тревога. На Кронштадт шли сто восемьдесят немецких «юнкерсов». Командир Травкин приказал подготовить к бою единственную «сорокапятку», составлявшую всю корабельную артиллерию «Щ-303». Все время, пока продолжался налет, командир оставался на мостике, управляя орудийным огнем. Не покинул он свой пост и тогда, когда от близкого взрыва на лодку обрушились тонны воды и поднятого со дна ила. «Ничего, обсохнем!» — крикнул Травкин, будто грозя вражеским самолетам, и стал отряхивать свою фуражку.

В январе 1942-го Балтфлот по-прежнему помогал держать оборону Ленинграда. Накануне весны — сезона наступательных операций — командующий флотом В.Ф. Трибуц и вице-адмирал В.П. Дрозд обсуждали перспективы дальнейших действий на Балтике. «Прежде всего ремонт кораблей, учеба...» — начал перечислять конкретные задачи командующий. И остановился. Оба понимали, что надводный флот заперт на базах, а прорыв в море для боя крайне затруднителен. «Воевать в открытом море будут подводники, остальные помогать им», — подвел итог разговору Трибуц.

Но что толку идти на врага, если корабль

небоеспособен по техническим причинам. Именно такими из-за своего почтенного возраста или частых бомбежек оказались многие балтийские подлодки. Пожалуй, самая сильная модернизация предстояла старейшим советским «щукам», в том числе «Щ-303». Производя осмотр, Травкин с ужасом убедился в том, что почти все системы лодки барахлят. «Щ-303» немедленно встала на ремонт. Ремонтные работы продолжались полтора месяца, изо дня в день, с утра до позднего вечера. Особенно долго электрики бились над рулями, которые никак не хотели нормально вращаться вокруг своих осей. Наконец инженер-механик Ильин, не скрывая своего восторга, смог доложить командиру: «Кормовые и носовые горизонтальные рули берут нормальную электронагрузку».

Для Ивана Травкина настоящая подводная война началась лишь в июне 1942 г., когда его, 34-летнего офицера, до сего времени участвовавшего лишь в учебных маневрах, вызвали в штаб Балтийского флота. Командира «Щ-303» быстро ознакомили с обстановкой в Финском заливе и вручили предписание: занять боевую позицию в районе острова Лавенсаари.

Большой немецкий транспорт, который «Щ-303» потопила 20 июля 1942 г., был второй победой на счету Травкина (за неделю до

нее удачный залп «Ерша» уничтожил 7000-тонное фашистское судно). Одолев противника на глазах у экипажей восьми немецких кораблей, Травкин не рассчитывал на безнаказанность. Избавиться от преследования немецких сторожевиков командиру «Ерша» помогло немедленное погружение. Правда, прошло оно не совсем гладко — на двадцатиметровой отметке «Щ-303» ударилась носом о скалу. Однако командир не счел возможным останавливаться для ремонта; все повреждения экипажу пришлось устранять на ходу.

27 июля 1942 г. Травкин, согласно предписанию, направил свой корабль обратно в Кронштадт. Преодолев три минных рубежа без помощи запоздавших к месту встречи тральщиков, «Щ-303» вернулась домой. Здесь командира «Ерша» встречал сам командующий флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц. Первый же боевой поход Травкина высоко оценило правительство. Пятеро членов экипажа «Щ-303» получили ордена Ленина, еще пятеро — ордена Красного Знамени, остальные шестнадцать — ордена Красной Звезды.

И снова Травкин на задании, а его семья — с самого начала блокады в осажденном Ленинграде. Всего несколько раз удалось командиру субмарины навестить своих родных во время короткого отдыха между походами в логово врага. С горечью писал об этом Иван Василье-

вич в своем дневнике: «Мать жены, не выдержав нервных потрясений, потеряла рассудок и то плакала, то смеялась. Жена, исхудавшая, с потемневшим лицом еле передвигалась по комнате. А девочки (трое: старшей четыре, младшей полтора года) с припухшими веками, закутанные в платки, одеяла, сидели рядышком на кровати и ели суп из столярного клея... А на улице то и дело грохотали взрывы снарядов».

В конце октября 1942 г. Травкин получает приказ выйти в район острова Готска-Санден для ликвидации конвоев, доставлявших военные грузы финнам. После этого морского похода цифру «2» на рубке «Ерша» (так моряки вели счет уничтоженным кораблям) заменили на «5». Самая крупная добыча досталась Травкину в ночь на 4 ноября. Как выяснилось позже, торпеда, выпущенная с «Щ-303», поразила огромный транспорт водоизмещением не менее 15 тысяч тонн, трюм которого был до отказа набит боеприпасами. Боевые успехи Травкина и на этот раз не остались незамеченными высшим руководством. В марте 1943 г. под государственный гимн СССР на флагштоке «Щ-303» был поднят гвардейский военно-морской флаг.

Отдали должное талантливому командиру «Щ-303» и зарубежные военные специалисты. За интересную тактику ведения подвод-

ного боя и проявленное мужество союзники наградили Травкина английским военным орденом.

Сам же Иван Васильевич считал свой поход к Готска-Сандену не очень удачным. После первого успеха лодка долго и безрезультатно кружила в заданном квадрате. Изо дня в день командир слышал однообразные доклады: горизонт чист. Так продолжалось до 4 ноября. Почему море было таким пустынным, Травкин понял только после возвращения на базу. Оказалось, что именно в эти дни подводная лодка «Д-2» под командованием Р.В. Линденберга, который нес боевую вахту по соседству с Травкиным, отправила на дно немецкий транспорт «Якубус Фрицен». А через пять дней эта же субмарина тяжело повредила железнодорожный паром «Дойчланд». Взрывы торпед уничтожили более 900 гитлеровцев. Вместе с ними погиб и заместитель премьер-министра Норвегии, профашистски настроенный политик Лунде, который возвращался на родину после доверительной беседы с Адольфом Гитлером. Командующий немецким флотом гросс-адмирал Дениц был не на шутку встревожен случившимся. Решив, что до принятия контрмер лучше не рисковать, Дениц отдал приказ всем немецким судам укрыться на несколько суток в ближайших портах.

Весной 1943 г. поперек Финского залива

между Порккала-Удд и Найссаром появилось два ряда противолодочных сетей. Сети были поставлены очень надежно — слишком уж досаждали немцам советские субмарины, для которых даже минные заграждения не были непреодолимой преградой. Сеть, проходившая от одного берега до другого (около 20 миль), перекрывала толщу воды от поверхности почти до дна. А чтобы субмарина не смогла пройти под сетью, немцы поставили по обе ее стороны множество донных мин. Можно ли преодолеть новое заграждение? Это предстояло выяснить гвардейской лодке «Щ-303», которая 11 мая 1943 г. отправилась в очередной поход к острову Лавенсаари.

Из разведки Травкин вернулся невредимым — во многом благодаря удаче. Ведь никакое командирское мастерство не спасет корабль, когда о его корпус тихонько ударяют уже не стальные минрепы (такое частенько случалось с Травкиным и раньше), а сами мины. Но через заградительную сеть пройти не получилось. Из ее узких ячеек, в которых застряла лодка, с трудом выбирались задним ходом. На базу в Кронштадт Травкин вернулся с неутешительным известием: немцы прочно заперли советский флот в Финском заливе. После этого боевые действия соединений подлодок были вынужденно прекращены. Простаивала без дела и «Щ-303».

В 1944 г. Травкин становится командиром крейсерской подводной лодки «К-52» — корабля куда более современного и сильного вооружением (10 торпедных аппаратов и четыре орудия), чем «Ёрш»...

Январь сорок пятого года выдался на редкость холодным. Но ничто не могло удержать на базах балтийских подводников. В эти дни лодка под командованием В.К. Коновалова пустила ко дну фашистский транспорт «Гойя», на котором находилось около 10 тысяч немецких солдат — остатки фашистской армии, окруженной у города Хель. 30 января в Данцигской бухте субмарина «С-13» А.И. Маринеско успешно атаковала девятипалубный лайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением более 25 тысяч тонн, а спустя несколько дней потопила еще одно немецкое судно — «Генерал фон Штойбен» (14 600 т), шедшее в солидном охранении. Особенно виртуозной была атака «Густлова». Александр Маринеско справедливо предположил, что противник не станет ожидать нападения подлодки со стороны берега, где была малая глубина. Прижимаясь к береговой черте, «С-13» пошла курсом, параллельным курсу лайнера. Противник не заметил, как лодка обогнала его и заняла позицию для торпедного залпа. Три торпеды были выпущены «веером» почти в упор — с расстояния около 5 кабельтовых. «Вильгельм Густ-

лов» камнем пошел ко дну, увлекая за собой около шести тысяч офицеров и солдат, в том числе 3700 специалистов школы подводного плавания, которыми немецкое командование собиралось укомплектовать свои субмарины. За всю войну Гитлер объявлял трехдневный траур лишь два раза — после гибели 300-тысячной немецкой армии под Сталинградом и в память о «Вильгельме Густлове». Командира конвоя фюрер приказал расстрелять, а Маринеско был объявлен личным врагом Германии.

Сразу же после этих событий «К-52» вышла для крейсерства в отведенный ей квадрат Балтики между Лиепаей и Померанской бухтой, и немцы сделали все, чтобы уничтожить субмарину. Двое суток подряд фашистские корабли и самолеты гонялись за лодкой, осыпая ее градом бомб. Несмотря на это, «К-52», то и дело превращаясь из «дичи» в «охотника», продолжала одерживать победы. 23 февраля Травкиным была получена радиограмма о приближении крупного конвоя противника. В тот же день лодка взяла курс на заданный район. В этом бою экипаж «К-52» поставил личный рекорд: единственным залпом из трех торпедных аппаратов с интервалом в пять секунд были уничтожены сразу два корабля конвоя, транспорт и сторожевик.

А 7 марта — новая встреча лодки с врагом, в район дежурства которой вышли целых шесть

тяжелогруженных немецких транспортов. Все у Травкина было как обычно — точный торпедный удар по самому крупному грузовому судну конвоя (водоизмещение около 4000 тонн), быстрый выход из «петли» кораблей охранения. Необычным оказалось лишь одно: атаку проводили при серьезной технической неисправности субмарины. Когда после залпа лодка, обнаруженная сторожевиками, уже приступила к погружению, катастрофически быстро начал нарастать носовой дифферент. Пять, десять, пятнадцать градусов! Последствия могли быть ужасны: лодке ничего не стоило удариться о грунт, а дизелям — сорваться с фундаментов. «Пузырь в нос! Оба полный назад!» — раздавались хладнокровные команды Травкина. Только на глубине 45 метров субмарине удалось принять спасительное горизонтальное положение.

Свой последний транспорт Иван Травкин потопил за десять дней до Победы. Всего под его командованием подводные лодки «Щ-303» и «К-52» уничтожили 2 боевых корабля и 12 транспортов противника. В 1945 г. Ивану Васильевичу Травкину было присвоено звание Героя Советского Союза. А когда окончательно стихли морские битвы, он начал готовить новые кадры для флота, став начальником штаба дивизиона учебных кораблей.

В 1956 г. Иван Васильевич вышел в отставку в

чине капитана 1 ранга. После увольнения в запас он жил в Москве и работал в редакции Морского атласа, а затем в Министерстве морского флота СССР. Умер И.В. Травкин в 1985 году.

ЦЕЗАРЬ КУНИКОВ

Командир непобедимого десанта

В первых числах февраля 1943 года экстренная сводка Совинформбюро разнесла по всей стране долгожданное известие: Сталинградская битва завершилась полной победой советских войск. Сегодня историки считают события под Сталинградом поворотным моментом последней мировой войны. Но в то время гитлеровцы рассматривали их лишь как временную неудачу. Удерживая Таманский полуостров и Черноморское побережье до Новороссийска включительно, фашисты сохраняли за собой превосходный плацдарм для оборонительных и наступательных операций, который прикрывал Крым, блокировал Азовское море и угрожал кавказским нефтяным промыслам.

Советское командование планировало нанести комбинированный удар по кавказской группировке гитлеровских войск. Составной его частью должен был стать десант юго-западнее Новороссийска, который, двигаясь в северном направлении, смог бы соединиться с

Последнее фото Ц. Куникова, февраль 1943 г

полками, наступавшими со стороны перевалов Неберджаевский и Маркотх. Одновременно в пригородном поселке Станичка планировалось высадить небольшой отвлекающий десант (всего 275 человек), чтобы, создав видимость появления крупных сил на окраине Новороссийска, дезориентировать противника.

Вечером 3 февраля основной десант, погрузившись на корабли Черноморского флота, двинулся к Южной Озерейке восточнее Мысхако. Немцы встретили его ураганным огнем. К утру на занятый противником берег удалось высадить лишь полторы тысячи пехотинцев и шестнадцать танков. Опасаясь, что с рассветом десантные суда станут добычей немецкой авиации, командир контр-адмирал Н.Е. Басистый отдал приказ о возвращении на базу.

О грядущем провале операции командир маленького демонстративного десанта Цезарь

Куников заранее знать не мог. К полуночи 3 февраля отряд Куникова прибыл в район высадки в Цемесской бухте и лег в дрейф с потушенными огнями. Ровно через час гробовую тишину в поселке Станичка на окраине Новороссийска разорвали взрывы первых снарядов, выпущенных корабельной артиллерией. Катера с десантниками, скрытые дымовой завесой, устремились к берегу на полном ходу — теперь они не боялись выдать себя шумом моторов. Высадка была завершена в рекордные сроки, всего за тринадцать минут, потери — минимальные (1 убитый, 3 раненых). А еще через десять минут ожесточенного боя десантники прорвали первую линию обороны противника. Тут же, как было оговорено планом, в советский штаб открытым текстом полетела радиограмма: «Полк высадился успешно... Жду последующие эшелоны. Куников».

Сразу же по ее получении начштаба базы А.В. Свердлов отдал приказ второму и третьему эшелонам десанта форсировать Цемесскую бухту. За всю ночь на плацдарм около Станички высадилось около 800 человек. Им удалось укрепиться на береговой полосе вдоль железнодорожного полотна и потеснить немцев с окраины поселка. Впоследствии этот крошечный плацдарм окрестят Малой землей.

Первый день боев принес десантникам не только успехи, но и существенные потери —

начинало сказываться численное превосходство противника. Но сдавать плацдарм после неудачи у Южной Озерейки Куников не собирался, четко осознавая: теперь его отряд уже не вспомогательный, а основной. После серии неудачных атак немецкое командование решило затянуть петлю вокруг отряда майора Куникова, ударами с флангов отрезав его от моря, чтобы затем нанести решающий удар в центр плацдарма. Не тут-то было. На защиту десанта встала вся артиллерия базы — дивизионы майоров Матушенко, Неймарка, капитана Солуянова. Через полчаса Куников радировал в штаб: «Наблюдаем групповой отход немцев с Мысхако в Новороссийск». Круговая атака фашистов была отбита.

«Воды нет. Патроны на исходе, — размышлял Куников во время короткой ночной передышки. — На море штормит, значит, основная помощь подойдет не раньше, чем через сутки. Продержаться бы эти сутки!..» За ночь немецкое командование подтянуло к Малой земле две свежие дивизии. Отряд Куникова тоже получил подкрепление — 200 человек. Но чем им сражаться? На каждого бойца оставалось по одному автоматному диску и по паре гранат. В предрассветный час майор Куников обходил позиции. Всем говорил одно и то же: беречь патроны, гранаты, стрелять только наверняка, максимально использовать трофейное оружие.

Наступило 5 февраля — второй день бесплодных гитлеровских атак. На некоторых участках обороны их число к вечеру достигло почти двух десятков. Только один пулеметчик Павел Потеря отбил семнадцать атак на правом фланге своего отряда. Когда патроны кончились, он зарыл свой старинный «максим» в землю и взялся за трофейный автомат.

Весь день над плацдармом кружили советские «илы» — сильный огонь зениток не позволял им снизиться. Патроны, медикаменты, продовольствие самолетам приходилось сбрасывать куда попало. Часть боеприпасов, ценившихся на вес золота, десантники все-таки подобрали.

В ночь на 6 февраля канонерские лодки «Красный Аджаристан» и «Красная Грузия» высадили на Малую землю солидное подкрепление — 255-ю бригаду морской пехоты под командованием А.С. Потапова, часть 165-й стрелковой бригады и несколько батальонов отдельного парашютно-десантного полка. Старшим морским начальником на плацдарме контр-адмирал Холостяков назначил майора Цезаря Куникова.

Теперь майор отвечал за погрузку-разгрузку прибывавших на Малую землю сейнеров и катеров. В новой должности Куникову пришлось даже похлеще, чем в первые дни обороны на передовой. Береговая линия, у которой

находились причалы, была сродни аду. За ночь артиллерия противника полностью опустошала береговую полосу, ведя огонь по кораблям. Каждый день бойцам отряда Ц.Л. Куникова приходилось возводить причалы заново. Это было непросто: для ремонта и строительства требовались доски, бревна, гвозди. Все это десантники Куникова доставали в буквальном смысле слова из-под земли.

Днем 7 февраля Куников отправился на передовую. Там оставалось еще двести его бойцов, и он должен был быть вместе с ними. Эти двести были у полковника Потапова, командира десятитысячного гарнизона Малой земли, в особой чести. «Они, как цемент», — говорил о них Куникову Потапов, не желая отпускать с передовой самых стойких бойцов, которым казались нипочем армады немецких самолетов, массированные танковые броски, психические атаки автоматчиков. В этот день части десанта продолжали бои за расширение плацдарма, уничтожив четыре танка и пару самоходно-артиллерийских установок противника.

Ночью 8 февраля Цезарь Куников в очередной раз отправился принимать военные грузы. Майор шел под вражескими снарядами. Неожиданно один из них, попав на минное поле, взорвал мину. Куникова, тяжело раненного ее осколками, немедленно эвакуировали в Геленджик.

14 февраля 1943 г. геленджикская база хоронила отважного командира-десантника Куникова — человека, которому была обязана своим рождением Малая земля. Майор Куников погиб, а захваченный им плацдарм продолжал жить и сражаться еще долгие месяцы...

Цезарь Львович Куников родился в 1909 году в Ростове, в семье незаурядной и трудолюбивой. Отец Цезаря по праву считался превосходным инженером-машиностроителем. Но в Ессентуках, куда вслед за оставившей Ростов Красной Армией перебралась семья Куниковых, инженеры, даже превосходные, были не нужны. Сначала мать, а затем и отец мальчика определились на работу в местный госпиталь.

В 1920 г. Куниковы переехали в Баку. Здесь отцу предложили поработать в структуре Внешторга. Почти сразу же, прихватив с собой сына, он отправился в служебную командировку в Персию. Пока отец Цезаря неторопливо и чинно вел деловые переговоры с местными маклерами, сын убегал в порт к своим лучшим друзьям, которых ему удалось завести среди персидских моряков.

Когда заграничная миссия была выполнена, Лев Куников вернулся в Баку. Теперь он целыми днями пропадал на бакинских нефтепромыслах, а Цезарь, предоставленный сам себе, проводил время у моря. Отец мог сми-

риться с чем угодно, но только не с бездельем своего отпрыска. Без лишних разговоров он отвел Цезаря к знакомому старику-механику. Всего за год маленький Цезка стал отличным работником, от «а» до «я» освоил оборудование мастерской — резцы, зубила, напильники, а затем и токарный станок. Мальчику приходилось ремонтировать буквально все — от примусов и ходиков до автомобилей.

Когда весной 1924 года Льва Куникова направили в Макеевку восстанавливать тамошние домны и мартены, его правой рукой стал сын. Почти год Цезарь проработал на металлургическом комбинате «Югосталь» — бывшем французском заводе «Унион», национализированном большевиками в 1917-м. Куниковы пришли на «Югосталь» в самое тяжелое время — в том, что комбинат дал прокат на собственном чугуне и собственной стали, была и их немалая заслуга.

В Московскую промышленную академию Куников-младший попал по комсомольской путевке. Одновременно, следуя совету отца, решил поступать в машиностроительный институт им. Бубнова (как же он будет управлять производством, не зная технологии изнутри?). В 1935 году Цезарь Куников получает сразу два диплома о высшем образовании — инженера-организатора машиностроительного производства и технолога-механика.

Эрудиция и талант — поистине могучее сочетание. Попав на московский завод шлифовальных станков, который в 30-е годы был совсем небольшим и назывался просто «Самоточка», Цезарь Львович очень быстро прошел путь от мастера токарного отделения до главного технолога завода. А в октябре 1938 г. Куников получает новое назначение — начальником технического управления Наркоммаша.

Вскоре произошло еще одно важное событие, которому поначалу Куников не придал ни малейшего значения. В наркомате ему поручили поставить на ноги журнал «Машиностроитель», переживавший далеко не лучшие времена.

Через год «Машиностроитель» стал одним из лучших журналов технического направления, но временами его редактору приходилось солоно. В 1939 г., когда фашизм уже вовсю шагал по Европе, а сталинское руководство старалось сохранить хорошую мину при плохой игре, Куников решил посвятить очередной номер журнала новейшим технологиям производства боеприпасов. Поначалу это было оценено как грубая политическая ошибка — только что был заключен советско-германский пакт о ненападении. Правда, когда через какой-то месяц началась война с белофинами, Цезаря Львовича быстро простили и даже попросили отпечатать еще один тираж номера.

В конце июля 1941 г. Цезарь Куников приехал в лабораторию к известному конструктору авиационного вооружения Б. Шпитальному. Хозяин тут же потянул гостя на испытательный стенд — не терпелось продемонстрировать скорострельность и кучность новых авиационных пулеметов ШКАС. Но на этот раз Куников посетил Шпитального уже не как редактор солидного издания, а как командир только что созданного 14-го отряда водной защиты, укомплектованного добровольцами. Отряду выделили два десятка деревянных катеров, половина их них — маленькие осводовские полуглиссеры. На катерах не было никакого вооружения, и Цезарь решил попросить помощи у конструктора. Очень скоро десяток новеньких ШКАСов и пять станковых пулеметов перекочевали со стендов лаборатории на катера Куникова. Подобным же образом командир водного отряда добыл пятнадцать минометов.

В начале октября отряд Цезаря Куникова в составе 186 человек пешим ходом двинулся на юг, к Ростову. Катера везли на машинах, установив на специальных салазках. В Ростове 14-й ОВЗ пополнил ряды Отдельного донского отряда, принимавшего участие в обороне Приазовья.

Очень скоро гитлеровцы заняли позиции неподалеку от Ростова, а железная дорога Та-

ганрог—Ростов превратилась в основную коммуникацию немецких войск. Неподалеку от станции Синявская железнодорожные пути очень близко подходили к плавням. В этой уязвимой точке немецкие эшелоны зачастую становились жертвами атак с моря.

Ночью 26 октября все семь катеров отряда Куникова с помощью партизан проникли через плавни в Мертвый Донец и прицельным пулеметным огнем уничтожили около двух сотен немецких солдат. Через три недели куниковцы снова объявились в Синявской. Поздним вечером катера подошли к станции, укрывшись в высоких зарослях камыша. Там они и оставались, пока партизанская разведка окончательно не уточнила местоположение вражеских эшелонов. Всего несколько минут прошло между появлением красной ракеты — сигналом начала артиллерийской атаки — и финальной зеленой. За это время отряд Куникова успел уничтожить не один десяток вагонов на путях, после чего без потерь вернулся на базу. Там подводили итоги. Четыре последних дня оказались для Отдельного донского отряда особенно «урожайными»: уничтожен эшелон с танками, 10 автомашин с грузами, противник потерял убитыми и ранеными более 500 солдат и офицеров.

21 ноября 1941 г. гитлеровцы, двинув на Ростов многочисленные танковые дивизии,

захватили город и его окрестности. Однако успешные действия советских частей севернее Ростова заставили немецких генералов перебросить туда 1-ю танковую армию. У советских войск появился уникальный шанс отбить город у Гитлера. 28 ноября части 56-й армии по молодому льду перешли Дон и ворвались в Ростов. Через день отряд моряков, совершив 20-километровый бросок через реку, занял прежнюю боевую позицию у Синявской, отрезав врагу главный путь отступления.

Зима 1941-42 гг. выдалась необычайно суровой, и морские воды покрыла толстая корка льда. В эти дни отряд Куникова действовал в устье Дона. Командование поставило майору Куникову задачу — перекрыть береговую полосу, не давая диверсантам и вражеской разведке проникнуть в советский тыл по ледовой дороге. Чтобы выполнить этот приказ, не хватало людей. Тогда Цезарю Куникову пришла в голову оригинальная идея — поставить свой отряд на коньки. «Катаемся на коньках, постреливаем по самолетам, они по нас...» — писал Куников с фронта своей сестре Елене. Новый способ передвижения сделал отряд более мобильным, позволив ему держать под неусыпным контролем всю береговую линию.

28 июня 1942 г. гитлеровские войска перешли в грандиозное по своим масштабам наступление. Линия фронта откатилась еще на

150-170 километров. В руках немцев оказались богатейшие донские земли, промышленные центры Донбасса и опять Ростов, открывший Гитлеру путь на Северный Кавказ. Выходя из окружения, Отдельный донской отряд с боями прорвался от Азова к Тамани — новому рубежу обороны. До Тамани шли в девятибалльный шторм на маленьких катерах; часть моряков утонула, большинство выдержало переход.

6 августа начались бои за Ейск. Здесь, под Ейском, из остатков отступавших частей всего за 16 часов был сформирован Азовский батальон морской пехоты, командиром которого стал майор Цезарь Куников. И сразу же — на передовую. Занятую Азовским батальоном линию обороны не удалось прорвать целой немецкой дивизии. Куникову пришлось отойти только из-за общей обстановки на фронте, чтобы не оказаться в глубоком тылу врага.

После того, как советские части оставили Темрюк, который, несмотря на кровопролитные и затяжные бои на подступах к нему, так и не стал вторым Севастополем, начался организованный вывод войск. Прикрывать отходившие части должен был 305-й (Азовский) батальон.

Морским пехотинцам Куникова пришлось вести бой с шестью (!) батальонами противника, которые активно поддерживала артиллерия, авиация, танки. А вот у самого 305-го

батальона артиллерийская поддержка была очень слаба. В центре и на левом фланге длинющего 17-километрового оборонительного рубежа ее вообще не было. Неизвестно, чем закончилось бы дело, если бы Цезарь Куников не придумал выставить против фашистской бронетехники самодельные эрзац-танки. Изготовить их удалось очень быстро. 45-миллиметровые орудия устанавливали на автомобильные платформы из-под прожекторных установок, предварительно крытые стальным листом, чтобы защитить экипаж и заодно снизить отдачу при стрельбе. Снаряды этих причудливых машин оказались не менее опасными, чем снаряды обыкновенных танков. 25 августа, благодаря умелым действиям трех батальонов морской пехоты, наступление гитлеровцев на Таманском полуострове было остановлено.

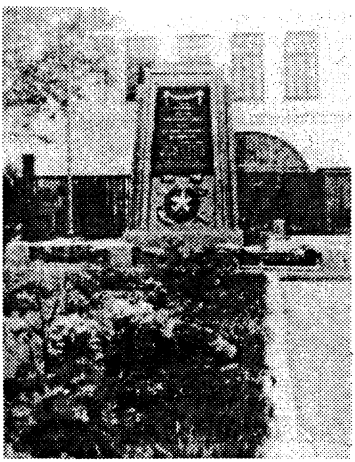
После этого немецкое командование решило отрезать группу прикрытия от остальных советских войск, взяв ее в кольцо. 5 сентября защитники Таманского полуострова были эвакуированы морем в Геленджик. Но 305-й батальон эвакуироваться не успел: не хватило плавсредств. Морские пехотинцы Куникова остались один на один с противником, который превосходил их по численности в 50 раз! Удивительно, но 305-му батальону удалось продержаться на таманском плацдарме еще двое суток. Ночью 8 сентября уцелевших бойцов во

главе с майором Куниковым приняли на борт канонерские лодки, торпедные катера и сейнер «Орел», взявшие курс на Геленджик.

После поражения немцев под Сталинградом в штаб Закавказского фронта поступил категоричный приказ Ставки — всеми силами препятствовать отводу основных сил противника. Командование фронта тут же разработало план наступательной операции. В рамках этого плана командир Новороссийской военно-морской базы контр-адмирал Г.Н. Холостяков начал формировать диверсионный отряд для первого броска в Цемесскую бухту. Сперва предстояло назначить командира десанта. Холостяков решил сделать это на конкурсной основе. Вызывая к себе лучших офицеров базы, он предлагал каждому изложить свой план предстоящей десантной операции. Победителем в этом неофициальном конкурсе вышел Цезарь Куников.

Формировать десантный отряд Куникову предстояло самому. Из добровольцев командир отобрал лучших — тех, кто держал оборону в Одессе и Севастополе, входил в состав феодосийского и керченского десантов, дрался на Тамани и под Новороссийском. Ответственность на Куникове лежала огромная. О том, что десант будет демонстративным (читай: обреченным на смерть) в диверсионном отряде знали только трое, включая самого командира. По-

этому в день выхода в Цемесскую бухту майор Куников еще раз решил испытать свой отряд на прочность, оставив в нем «добровольцев из



Могила Ц.Л. Куникова на Площади Героев в Новороссийске

добровольцев». Сделал он это очень тактично. Перед последним построением командир распустил бойцов на десятиминутный перекур. «Те, кто сомневается в своих силах, в строй могут не становиться», — не приказал — предложил Куников. Когда через десять минут отряд был построен, из двухсот семидесяти трех десантников начальник штаба Котанов не досчитался лишь одного.

Демонстративный десант под командованием майора Цезаря Куникова, высадившийся в ночь с 3 на 4 февраля 1943 г. под Новороссийском, стал костью в горле для гитлеровцев. Через два с половиной месяца упорных боев

на Малой земле командующий ударной группировкой генерал-лейтенант СС Ветцель рапортовал фюреру: «Этот плацдарм ликвидировать невозможно — его защищают не люди и даже не фанатики, а дважды моряки...»

17 апреля 1943 года за захват плацдарма в районе Новороссийска и проявленное при этом беспримерное мужество майору Цезарю Львовичу Куникову было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

ИОСИФ БОНДАРЕВИЧ

Дуэль субмарин

В истории военных битв не счесть примеров, когда два надводных корабля решали помериться силами друг с другом. Вступив в единоборство, морские «дуэлянты» пускали в ход всю свою артиллерию, торпеды, шли на таран, брали противника на абордаж. Совсем другое — подводная дуэль. Весьма трудно представить себе, как две субмарины идут в лобовую атаку. И все же такой, можно сказать уникальный, случай имел место. Было это в 1942 году у побережья Северной Норвегии...

«Малютка» «М-176», командиром которой был капитан-лейтенант И.Л. Бондаревич, мерно покачивалась на студеных волнах. Вдруг на горизонте замаячило неизвестное судно. Присмотревшись, поняли, что это вражеская подлодка, которая, очевидно, тоже решила «подышать» в надводном положении. Бондаревич объявил срочное погружение. Но когда через считанные минуты «М-176», подняв перископ, изготовилась к атаке, вражеская суб-

Командир подводной лодки «М-176» капитан-лейтенант И. Л. Бондаревич

марина исчезла. «Заметили нас и срочно погрузились», — решил командир. Оставалось только ждать. Ждать и прослушивать морские глубины. На «малютке» немедленно отключили лишние механизмы. Даже приказы отдавались шепотом — чем меньше шумов запеленгуют гидрофоны врага, тем дольше останется тайной для него местоположение «М-176».

Гидроакустик «малютки» не терял времени даром. Уже через десять минут после начала поиска он доложил командиру: «Слышу шум винтов!» С каждым мгновением шум нарастал. Чтобы выяснить причину этого, Бондаревич решил уменьшить глубину погружения и поднять перископ. Каково же было его удивление, когда над поверхностью воды он рассмотрел перископ быстро движущейся прямо на него вражеской субмарины. Значит, нем-

цы прослушали «малютку» и решили предпринять лобовую атаку! Бондаревич объявил немедленное погружение. Его примеру тут же последовал командир немецкой подлодки.

Обоим экипажам требовалось время на уточнение места и элементов движения корабля противника. Но у немца, по-видимому, сдали нервы. Практически сразу же после погружения фашистская подлодка выпустила наугад две торпеды, которые из-за такой поспешности не достигли цели. Стараясь уклониться от следующего торпедного удара — он мог оказаться более точным — «малютка» резко ушла вниз. Бондаревич выжидал. Что толку обстреливать подводного врага, если пока не ясны его маневры? А тем временем вражеские торпеды проносились совсем рядом с «М-176».

Наконец расчеты были закончены и решение принято. Бондаревич отдал приказ развернуть лодку на противника. «Малютка» медленно и почти бесшумно сближалась с врагом. Недаром командир «М-176» старался как можно больше ограничить работу шумящих механизмов. Прошло еще несколько минут и Бондаревич понял: немцы, потеряв акустический контакт с «малюткой», решили, что она спаслась бегством. Иначе как объяснить, что немецкая субмарина с шумом продувала балласт, готовясь к всплытию? Командиру «малютки» это оказалось как нельзя более на руку. Когда

Бондаревич в очередной раз поднял перископ, противник был уже на поверхности в десятке кабельтовых от «М-176». Единственный залп, который выпустила «малютка», стал последним для немецкого корабля. О его гибели экипажу «М-176» возвестил характерный металлический треск разламывающегося на части корпуса.

Иосиф Лукьянович Бондаревич родился в небольшой белорусской деревне. Его отец — по профессии кожевник — с малых лет обучал сметливого паренька своему ремеслу. Казалось, Бондаревича ожидает обычная судьба простого деревенского парня. В юности работал пастухом, коногоном, позже трактористом. Любил Иосиф свою землю, но далекое, загадочное море неожиданно для него самого одержало верх. Постепенно зрело решение поступать в военно-морское училище и выучиться на офицера-подводника. Училище Бондаревич окончил в 1936 году. А в апреле 1940 года, когда на морских коммуникациях уже вовсю гуляла вторая мировая война, впервые стал командиром подводной лодки — «малютки» «М-176».

Лодки типа «М», часто гостившие в Заполярье, англичане называли ласковым словом «бэби». Крошечной и хрупкой выглядела «М-176» на фоне уходящих ввысь гранитных скал, когда

выходила на задание в Баренцево море. Но несмотря на это, лодка Бондаревича обладала хорошими мореходными качествами. Будучи легкой и увертливой, она могла скрытно проникнуть в мелководный фьорд или закрытую гавань. Нередко Бондаревичу приходилось уходить в открытое море на 10, а то и на 15 суток, неся боевую вахту за сотни миль от базы дивизиона.

В июне 1941 года подводная лодка старшего лейтенанта Бондаревича, как и остальные «малютки», отправилась в дозор в район Кольского залива. На исходе лета командование третьего дивизиона подлодок Северного флота решило рассредоточить свои боевые единицы. «М-176» заняла новую боевую позицию у Варангер-фьорда. Поначалу все попытки командира и экипажа открыть боевой счет субмарины терпели фиаско: противник никак не хотел обнаруживаться. Но с осени 1941 г. ситуация полностью изменилась. «М-176» одну за другой начала одерживать блестящие победы — топила вражеские транспорты и даже выиграла нелегкий поединок с большой немецкой субмариной.

Тихой и теплой выдалась середина мая 1942 года. Видимость на море была отличной. «М-176» в ожидании противника подвсплыла на перископную глубину. Стоявший на вахте лейтенант А. Усенко всматривался в горизонт. И, как ока-

залось, не зря. В окуляре перископа показался сначала один немецкий корабль, затем другой и еще, и еще... Это был фашистский конвой, идущий в Киркинес: два крупных транспорта и шесть кораблей охранения. Бондаревич решил пропустить конвой вперед и атаковать его сзади. Затея удалась. Две торпеды, которые «малютка» выпустила по замыкавшему конвой транспорту (водоизмещением 9000 тонн) и миноносцу охранения, потопили оба судна.

За первые 11 месяцев Великой Отечественной подлодка капитана 3 ранга Иосифа Бондаревича уничтожила 8 судов противника общим водоизмещением 45 тысяч тонн, основная доля которого пришлась на 6 потопленных немецких транспортов. Естественно, немцы не могли простить «М-176» такие чувствительные для себя потери. Преследуя лодку после многочисленных удачных атак, они, в общей сложности, сбросили на нее 146 (!) глубинных бомб. Но мало кто из подводников умел так ловко уходить от ударов врага, а затем быстро восстанавливать боеспособность корабля, как бойцы экипажа «М-176». Неудивительно, что в первый же год войны весь личный состав лодки был награжден орденами и медалями.

20 июня 1942 года «малютка» «М-176» была представлена к гвардейскому званию. На следующее утро соответствующий документ, который подписали командующий Северным фло-

том А.Г. Головко и дивизионный комиссар А.А. Николаев, был отправлен на утверждение в Москву. В этот же день Иосиф Бондаревич и его лодка ушли в свой шестнадцатый поход.

ПАВЕЛ ДУБИНДА

Старшина с «Червоной Украины»

В июле 1944 года советские войска подошли к берегам Западного Буга. Там, за рекой, начиналась чужая земля. А воевать на чужой земле и легче, и сложнее одновременно. Легче потому, что теперь снаряды будут рваться вдали от родного дома, труднее — тем, что придется идти с боями по незнакомым местам. Именно об этом размышлял командир взвода моряков-разведчиков Павел Дубинда, глядя на реку, которая угрюмо катила вдаль свои мутные воды. Взвод старшины Дубинды, на несколько часов ходу опередивший основные сухопутные части, должен был отыскать надежный брод через Западный Буг, без которого вся операция по форсированию реки оказалась бы пустой затеей.

Трое суток разведчики кропотливо, метр за метром, прощупывали деревянными вагами речное дно. Делали это по ночам, остерегаясь осветительных ракет, которые то и дело взлетали с противоположного берега. Никаких плав-

Краснофлотец Павел Дубинда, 1938 г.

средств в распоряжении Дубинды не было, из-за чего работа разведчиков становилась еще сложнее. Пытаясь найти брод, они спускались в ледяную воду и на ощупь двигались вперед. Но каждый раз им приходилось возвращаться назад ни с чем — слишком глубок был Буг в этих местах. Помог разведчикам один из здешних старожилов, пожилой поляк. Километрах в двух от намеченного места переправы Буг становится значительно уже. Туда-то и отвел Дубинду сельчанин. Дно здесь оказалось надежное — твердый грунт, плавный спуск к середине реки; вода в самом глубоком месте едва доходила до подбородка. Дубинда замерил фарватер в месте переправы. По его приказу разведчики обозначили ширину брода чуть заметными холмиками земли.

Форсирование Западного Буга было запла-

нировано на следующую ночь. В этой операции Павлу Дубинде предстояло принять участие уже в новом качестве — его назначили командиром роты, которая должна была совершить марш-бросок через реку, а затем, захватив небольшой оборонительный плацдарм, некоторое время удерживать его. Вслед за ротой Павла Дубинды на тот берег Западного Буга планировалось перебросить полк под командованием полковника Свиридова.

Перед рассветом рота Дубинды расположилась в прибрежных зарослях. Командир знал, что, отступая, немцы не могли не оставить прикрытия. Безнаказанно пройти через брод вряд ли удастся, а потому с украинского берега пехотинцев были готовы поддержать полковые орудия. Рота уже успела наполовину пересечь реку, когда заговорили немецкие пулеметы. Понимая, как дорог теперь каждый миг, Дубинда повел роту бегом в атаку. Только это помогло сберечь небольшую часть бойцов от пулеметных очередей немцев и своих же артиллерийских снарядов, которые падали прямо на переправу.

Достигнув берега, бойцы залегли в реденьком кустарнике. Однако продолжать атаку было безрассудством — не давали поднять голову немецкие пулеметчики, устроившиеся за небольшим пригорком. Быстро вскочив, Дубинда пробежал под огненным шквалом несколько десятков

метров и метнул гранату в строну пригорка. Произошло почти чудо: оба вражеских пулеметчика погибли, но сам пулемет поврежден не был. Павел опрометью кинулся к нему и, развернув ствол в противоположную сторону, начал бить по выбегавшим из укрытий немцам.

В короткий миг передышки Павел оглянулся назад. Там никого не было! На скорое подкрепление тоже можно было не рассчитывать — немцы начали обстреливать брод из минометов. Однако через несколько минут Дубинда понял, что остался не один. Постепенно вокруг старшины собрались уцелевшие бойцы, всего семь человек. Им-то и предстояло удерживать плацдарм, причем сколько времени — неизвестно.

Через полтора часа гитлеровцы предприняли первую атаку. Прямо на группу Павла Дубинды пошли шесть немецких танков, за ними бежали автоматчики. Пристрелявшись за считанные минуты, полковая артиллерия установила между танками и плацдармом плотную огневую завесу. Преодолеть ее не смогла ни одна немецкая машина: почти сразу вспыхнули четыре танка, два остальных повернули назад. Оставшихся без прикрытия автоматчиков перестреляли бойцы Дубинды.

С каждой новой атакой все повторялось сначала, а занятый плацдарм по-прежнему оставался в руках восьмерых храбрецов. Наконец

один из командиров немецких танков догадался предпринять обходной маневр. К плацдарму он двигался вдоль кромки берега, оказавшись вне зоны артиллерийского огня. Когда до танка оставалось метров сто, Дубинда, прихватив бутылку с зажигательной смесью, выскользнул из окопчика и пополз навстречу машине. Похоже, старшине удалось остаться незамеченным. Он притаился в высокой траве, ожидая, пока танк пройдет мимо, чтобы швырнуть бутылку сзади. Но когда танк поравнялся с лежащим человеком, Дубинда заметил, как короткими рывками движется ствол орудия, будто ища цель. Так и есть, через секунду совсем рядом прогремел оглушительный взрыв. И тут же вслед уходящей машине полетела зажигательная бутылка. Бросок удался на славу: танк вспыхнул, будто факел, мгновенно окутавшись клубами черного дыма.

В тот же день Западный Буг был успешно форсирован первой небольшой группой поддержки. Теперь плацдарм обороняли уже не восемь, а двадцать пять бойцов, и главное, у Дубинды появилась рация, а значит, и возможность корректировать огонь артиллерии. Через несколько десятков минут прицельного огня замолчал последний вражеский миномет. А сзади уже слышался мощный нарастающий гул — это один за другим переправлялись через Западный Буг советские полки...

Павел Христофорович Дубинда, потомственный моряк, родился в 1914 г. на Кинбурнской косе, в селе Прогнои. Из поколения в поколение его предки работали на соляных копях или водили черноморские транспорты в Очаков и Одессу. Отец не раз рассказывал Павлу, как в 90-е годы прошлого столетия к ним на соляные промыслы наведался сам А.М. Горький. Не просто наведался — написал рассказ о рабочих Кинбурнской косы. Вероятно, каторжный труд на копях произвел на писателя довольно сильное впечатление.

В пятнадцать лет Павел был зачислен в команду небольшого парусника с несколько самонадеянным названием «Любимец моря» и знаменитым капитаном-большевиком П.С. Горбатченко. На «Любимце» матрос Дубинда проплавал до 1936 года, пока не попал по призыву на черноморский крейсер «Червона Украина». Здесь его и застала Великая Отечественная война.

В сентябре 1941 года севастопольские моряки готовили десант под Одессу, в район Григорьевки. Головным кораблем десантного отряда должен был стать крейсер «Красный Крым». В распоряжение командира крейсера одно за другим поступали высадочные суда с других кораблей Черноморского флота. Прикомандировали к «Красному Крыму» и баркас старшины Павла Дубинды. С Григорьевкой, местом проведения десантной операции, Дубинду свя-

зывало многое. Совсем неподалеку родное село, где остались мать с сестрами, а среди защитников Одессы — один из пяти братьев Павла, которых война разбросала по разным фронтам.

Прибыв на место высадки, корабли десантного отряда застопорили ход в десяти кабельтовых от берега. Первый бросок с морскими пехотинцами на борту предстояло сделать баркасу Дубинды — как-никак у его командира пять лет матросского стажа, да и родом он из здешних мест, значит, каждый заливчик и отмель должен знать наизусть. До берега оставалось каких-то пару кабельтовых, когда по первому баркасу скользнул луч прожектора. Тотчас застрочили пулеметы, ударили орудия береговой батареи. Близким взрывом баркас отбросило на мель. Надо было немедленно облегчить судно, иначе очередной снаряд, выпущенный немецкой артиллерией, разнесет его в щепки. «Всем за борт!» — не растерялся старшина. И вот баркас снова на плаву и движется вперед, к знакомому мысу.

Сделанным за ночь рейсам экипаж баркаса потерял счет. А утром по приказу командира крейсера баркас Дубинды с ранеными десантниками на борту направился в одесский порт. Сдав раненых в Аркадии, старшина получил новое указание: двигаться на Кинбурнскую косу, в район Покровки — перебрасывать войска на Тендру.

Когда операция на Тендровской косе была завершена, баркас Дубинды вернулся на «Червону Украину». Но недолго осталось служить старшине на одном из лучших черноморских крейсеров — во время очередного налета на Севастополь корабль был уничтожен немецкой авиацией. Уцелевшая команда крейсера пополнила восьмую бригаду морской пехоты, брошенную командованием на защиту города.

В начале июля 1942 года горящий, почти полностью разрушенный Севастополь с боями покидали советские войска. Уходили постепенно: для прикрытия отхода в городе были оставлены части морской пехоты, которые планировалось эвакуировать морем в последнюю очередь. Среди бойцов последнего эшелона оказался и Павел Дубинда. Когда немцы прорывались к центру города, Дубинду тяжело контузило. Неизвестно, сколько он пролежал без памяти. Очнулся уже во вражеском плену. А потом были фашистские концлагеря — в Симферополе, Николаеве.

Через несколько месяцев Дубинде удалось бежать с группой военнопленных на барже в Очаков. Но город тоже был под немцами. Из Очакова выбирались ночью, на шлюпке, держа курс на Кинбурнскую косу. У кромки берега услышали такой долгожданный окрик на русском: «Стой, кто идет?!» Впрочем, двое советских автоматчиков, патрулировавшие берег,

оказались не очень-то склонны к сантиментам: тех, кто побывал в плену, на передовой не жаловали. «В штабе разберутся», — бросил один из бойцов, когда Павел Дубинда попытался объяснить ему ситуацию. К счастью, в штабе действительно разобрались. Дубинду отправили не в советский концлагерь, а в Херсон, в запасное соединение.

В середине лета 1944 года 293-й полк 96-й стрелковой дивизии воевал в белорусских лесах. Здесь у Павла Дубинды, командира полковой разведки, работы было хоть отбавляй. Планы немецкого командования, которое лихорадочно старалось перехватить инициативу у противника, все время менялись. А каждый новый план гитлеровцев означал для Дубинды очередной рейд по тылам противника, через заросли и топи, в поисках сведущего «языка». Немцы прятали свои командные пункты в самых укромных местах, за непроходимыми болотами. Переправляться через них Дубинде помогала моряцкая смекалка. Там, где было не так зыбко, разведчики шли, осторожно передвигаясь на огромных «мокроступах». А когда попадалась трясина, ложились прямо в воду и катились, вертясь волчком. (Такой способ передвижения Павел опробовал еще мальчишкой, на соляных промыслах.) Но добытые Дубиндой «языки» на обратном пути никак не соглашались пользоваться методом

переката. Для них разведчикам приходилось делать специальные волокуши из веток и перетаскивать немцев через топи на себе.

Последний год воевать пришлось на чужой земле. Полк Дубинды форсировал Западный Буг, с боями прошел всю Восточную Пруссию — Шталлупенен, Каттенау, Бладиау и, наконец, Кенигсберг... В марте 1945 г. на подступах к прусской столице разведчикам Дубинды попалась в руки серьезная добыча — настоящий немецкий генерал, командир мотомеханизированного соединения. Взятие его в плен облегчило задачу наступавших на Кенигсберг советских войск. Давая показания, генерал сообщил, в каком месте его соединение должно слиться с другими отходящими частями, чтобы дать русским решающий встречный бой. Объединить свои силы немцам так и не удалось — артиллерия 293-го полка заперла внушительную колонну немецких бронемашин на узкой проселочной дороге.

Под Кенигсбергом Павлу Дубинде вновь пригодился его опыт морских сражений. На одном из участков наступление 293-го полка было приостановлено мощным огнем минометных батарей. Артиллеристы тщетно пытались вычислить цели в надежде уничтожить минометные точки немцев. Над леском, откуда, по их расчетам, велся огонь, сменяя друг друга, кружили советские самолеты-разведчики. Но

все усилия обнаружить батареи были тщетны — в неимоверном количестве мины продолжали сыпаться на головы советских бойцов. Командир полка поручил Дубинде определить точное местоположение батарей (ведь бьют же они откуда-то!)

Почти всю ночь на 23 марта разведчики шли по незнакомым местам, а под утро вышли к тихому лесному озеру. На рассвете где-то совсем поблизости ударили первые минометные залпы. Дубинда и его бойцы не сводили глаз с береговой полосы — все высматривали минометные точки. И вдруг Дубинду осенило. Что это за маленькие островки вдалеке, которые почему-то покачиваются после взрывов? Да это наверняка и не островки вовсе, а плоты. Вот оно что — плавучие батареи! Точные координаты «островков» были тут же нанесены на карту, и разведчики двинулись в обратный путь.

Возвращаясь, группа Дубинды во второй раз переходила линию фронта. Позади осталось несколько линий вражеских окопов. Неожиданно в ночной тьме Павел услышал немецкую речь — где-то совсем рядом, всего в нескольких метрах. Оказывается, разведчики наткнулись прямо на немецкую землянку. Уйти незамеченными не удалось, немцы открыли огонь. Тяжело раненного Дубинду разведчики вынесли в расположение полка. Больше плавучие батареи не заговорили. Непривычная тишина

утром следующего дня была последним фронтовым воспоминанием гвардии старшины Павла Христофоровича Дубинды, которого отправили на лечение в госпиталь.

В июле 1945 года полный кавалер ордена Славы П.Х. Дубинда был удостоен ордена Ленина и Золотой Звезды Героя Советского Союза. Высшую награду старшине торжественно вручали в Кремле, куда Дубинду доставила из госпиталя санитарная машина. А через несколько недель Павел Христофорович приехал домой, в Прогнои. И как только почувствовал в себе силы, решил вернуться к моряцкому ремеслу.

После войны Дубинда поселился в Херсоне. Став опытным моряком, он бороздил черноморские воды на грузовых катерах, пока не определился матросом на китобойное судно. Новый поворот судьбы забросил его в далекую Антарктику. Морскому промыслу Павел Христофорович посвятил тринадцать лет жизни — работал марсовым, китобоем, затем служил боцманом на судах флотилий «Слава» и «Советская Украина».

ЛЕВ ВЛАДИМИРСКИЙ

Уроки «бархатного сезона»

Под ударами фашистских армий в мае 1942 года советское командование отвело войска с Керченского полуострова на Тамань. Несмотря на общий неблагоприятный исход Керченско-Феодосийской десантной операции (в Ставке предполагали, что она закончится освобождением Крыма), противник понес большие потери и упустил возможность вторгнуться через Керченский полуостров на Кавказ. Тем активнее стали его действия на море.

В конце «бархатного сезона» 1942 года воздушная разведка Черноморского флота в очередной раз наведалась в курортную Ялту. Вылет не пропал впустую: на местном рейде, греясь в лучах мягкого сентябрьского солнца, стояли фашистские корабли. Расправиться с ними предстояло двум советским эсминцам, «Бойкому» и «Сообразительному». Кроме того, командование поставило перед эсминцами задачу уничтожить ряд береговых укреплений и казармы противника.

Вице-адмирал Л.А. Владимирский

Ночью 1 октября 1942 г. группа эсминцев вышла из гавани Синопа в открытое море. На борту «Бойкого» находился командующий эскадрой вице-адмирал Л.А. Владимирский, который лично отвечал за успех предстоящей операции.

К утру следующего дня корабли успели проделать лишь небольшую часть пути. Судя по безоблачному небу, день обещал быть теплым и ясным. Радоваться, однако, было нечему: море легко просматривалось на десятки километров вокруг, и эсминцы могли быть легко обнаружены с воздуха. Так и случилось. В районе Синопа над маленьким отрядом замаячил самолет «Дорнье-24». Разведчика удалось прогнать массированным артиллерийским огнем, но ненадолго — вечером он опять напомнил о себе. Правда, на этот раз пилот предпочел не приближаться к эсминцам. Следуя за кораб-

лями на почтительном расстоянии, он пытался определить, каков конечный пункт назначения отряда. А понять это было непросто. Чтобы сбить с толку немецкого разведчика, эсминцы вице-адмирала Владимирского упорно держали курс на оккупированный Новороссийск.

В сумерках отряд резко повернул на зюйд-вест и наконец-то оторвался от преследования. Теперь эсминцы двигались полным ходом, взяв курс на Ялту. 30 узлов в час — не шутка. Еще до полуночи корабли, не замеченные противником, успели занять боевую позицию у ялтинского побережья.

По приказу Л.А. Владимирского командиры эсминцев собирались выпустить по ялтинскому порту две сотни снарядов. Ровно в половине двенадцатого ночную тишину разорвал первый артиллерийский залп. Через мгновение пушки «Бойкого» и «Сообразительного» заговорили хором. Опомнившись от неожиданности, фашисты открыли ответный огонь лишь через семь минут, когда суда в городской гавани уже начали взлетать на воздух. Тем не менее, расслабляться комендорам эсминцев было некогда: снаряды, посланные береговой батареей, рвались все ближе и ближе к двум кораблям. Чтобы корабельная артиллерия упредила вражеских корректировщиков, обстрел гавани и города должен был занять не более получаса.

После пятнадцатиминутной канонады ялтинское побережье охватил пожар — постарались артиллерийские расчеты корабельных орудий главного калибра. Без единого пропуска била пушка Павла Митрофанова, комендора с «Сообразительного». Дружно откликались ей два носовые орудия эсминца. Позже командир «Сообразительного» С. Ворков вспоминал, что в боях под Севастополем эта тройка орудий заставила замолчать пару береговых батарей противника.

Прошло всего несколько минут, и в Ялте вспыхнул второй очаг пожара. Зарево горящих зданий взметнулось ввысь, осветив все вокруг. Оставаться у самого берега эсминцы более не могли. Да и необходимости в этом не было, поскольку корабельные комендоры израсходовали весь наличный боезапас.

Выйти в море, однако, оказалось непросто. Предстояло как-то отвлечь внимание противника, — он уже успел пристреляться и теперь бил наверняка. Весьма кстати на «Бойком» вспомнили о патронах Гольмса, которые обычно используются на учебных стрельбах, чтобы вспышкой отметить место всплытия торпеды. За борт «Бойкого» немедленно отправилась внушительная связка таких патронов. Когда они засияли, будто сотня бенгальских огней, командиры береговых батарей, не разобравшись, что происходит, развернули все орудия в сто-

рону этих таинственных вспышек. Тем временем эсминцы легли на курс отхода.

Весь обратный путь к Синопу отряд преодолел без приключений, если не считать небольшой неполадки на «Сообразительном», которую быстро ликвидировала аварийная партия. Когда эсминцы бросили якорь в синопской гавани, на базе уже знали об итогах операции — потоплена итальянская подводная лодка, уничтожено несколько вражеских кораблей...

Лев Анатольевич Владимирский родился в 1903 г. в городе Гурьеве. Восемнадцатилетним юношей судьба забросила его на Черноморский флот. Тяга Владимирского к флотской службе была неслучайной: с молодых лет его интересовало вооружение, в первую очередь — корабельное. Вероятно поэтому свою карьеру будущий адмирал начал, поступив артиллеристом на военный корабль.

В начале 20-х все флоты и флотилии переживали тяжелые времена. После кронштадтского мятежа началась повальная демобилизация личного состава боевых кораблей. В результате такой «чистки» численность военных моряков сократилась с 87 до 41 тысячи человек, в основном за счет квалифицированных командных кадров. Флот с нетерпением ждал притока свежих сил. В 1925 году Лев Владимирский оказался среди первых выпускников Военно-морс-

кого училища имени М.В. Фрунзе. Через два года, по окончании специальных курсов комсостава, Владимирского назначают помощником командира эсминца. Наградой за долгие пять лет работы старпомом стал колоссальный опыт, превративший Владимирского в блестящего офицера-практика. В 1932 году Л.А. Владимирский становится командиром сторожевого корабля. Впрочем, на «сторожевике» он задержался недолго, в скором времени «перешагнув» на командный мостик лидера эсминцев.

Тревожное предвоенное время выдвинуло на передний план многих талантливых людей, новых флагманов флота. Среди них был и Л.А. Владимирский. Путь к одной из высших командных должностей будущий адмирал преодолел всего за пару лет: в августе 1937 года Льва Анатольевича назначают начальником штаба бригады крейсеров, а в июне 1939-го Владимирский становится командующим эскадрой Черноморского флота, во главе которой он встретил начало Великой Отечественной войны.

С первых же ее дней корабли эскадры Владимирского начали выходить на боевые задания. 26 июня 1941 г. лидеры эсминцев «Москва» и «Харьков» нанесли мощнейший артиллерийский удар по главной черноморской базе фашистов — порту Констанца. От залпов корабельных ору-

дий, выпустивших в общей сложности 350 снарядов, на берегу вспыхнули пожары, взорвался железнодорожный состав с боеприпасами, были повреждены подъездные пути и здание вокзала. В итоге нарушилось сообщение с Бухарестом, и доставка нефтепродуктов в Констанцу стала проблемой.

Несмотря на частые неудачи на море, фашисты упорно рвались к Одессе. В начале августа 1941 г. румынские войска отрезали город с суши. Началась 73-дневная героическая оборона Одессы.

Поначалу Гитлер ни на минуту не сомневался в том, что войска Антонеску возьмут город в считанные дни. К сентябрю 1941 г. в прибрежных водах Одессы не появилось ни одного минного заграждения — зачем ставить мины сегодня, размышляло немецкое командование, если завтра их придется самим же и обезвреживать. Но время шло, а Одесса продолжала сражаться. Один за другим прошли шесть сроков взятия города, определенных фюрером. Минуло 23 августа — день, в который Антонеску собирался принимать на главной площади Одессы парад победителей. Осталось позади и 3 сентября — день особо ожесточенных атак, когда город было приказано взять любой ценой, а немецкие пулеметчики занимали позиции позади шедших в атаку румын, чтобы тем некуда было отступать.

Пока город сражался, командование Одесского оборонительного района готовило контрудар. В самых общих чертах план наступательной операции выглядел следующим образом. Основная ударная сила — 157-я стрелковая дивизия — должна была потеснить румын в восточном секторе, от берега моря до Куяльницкого лимана. Одновременно предполагалось активизировать действия в южном и западном секторах, чтобы румыны не стали перебрасывать оттуда войска на восточное направление. Наконец, контрудар решили усилить высадкой морского десанта в районе Григорьевки, у Аджалыкского лимана. Десантникам предстояло пройти на северо-запад по вражеским тылам и соединиться с наступающими советскими частями в районе Старой Дофиновки и Новой Дофиновки. Начало операции было назначено на 22 сентября 1941 года.

В этот день из Севастополя вышел десантный отряд кораблей в составе крейсеров «Красный Кавказ», «Красный Крым» и четырех эсминцев — «Бойкого», «Безупречного», «Беспощадного» и «Фрунзе». Общее руководство операцией было возложено на командующего эскадрой Льва Анатольевича Владимирского. Большие корабли направлялись в точку рандеву, где десантников должен был подобрать отряд высадочных средств — многочисленные катера и баркасы, подошедшие из Одессы.

Поскольку операция готовилась в атмосфере строгой секретности, командиры малых высадочных судов не были заранее извещены о месте встречи. Подробный план действий им должен был доставить эсминец «Фрунзе», который покинул севастопольский рейд раньше остальных кораблей десантного отряда.

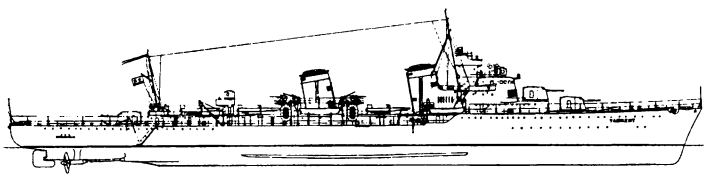
Ожидали ли немцы контрудара? Пожалуй, да. В тот же день со Средиземного моря на Черное был переброшен авиакорпус немецких бомбардировщиков «Ю-87». Первой жертвой «юнкерсов» стала канонерская лодка «Красная Армения», атакованная у Тендровской косы — там ее и заметили с эсминца, спешившего в Одессу. На глазах у Владимирского (он находился на борту «Фрунзе» и должен был лично ввести одесских моряков в курс предстоящей операции) лодка начала тонуть. Оставить на произвол судьбы ее многочисленный экипаж контр-адмирал не смог. Эсминец полным ходом направился к гибнущему кораблю. Пока «Фрунзе» занимался спасением людей, его атаковали те же «юнкерсы». Покалеченный корабль выбросило на мель. Вскоре на помощь подоспел спасательный буксир, но и он был потоплен немецкими бомбардировщиками. Тогда за дело взялись катера и шлюпки. Подбирали тонущих, доставляли их на берег. На одном из этих судов оказался раненый Владимирский.

В Одессу командующий эскадрой прибыл слишком поздно. Из-за непредвиденных обстоятельств высадочные суда не успели подойти к точке рандеву. Но это уже не могло повлиять на успешный исход операции. По приказу капитана 1 ранга С.Г. Горшкова, принявшего командование после ранения Владимирского и гибели «Фрунзе», высадкой десанта занялись экипажи корабельных плавсредств. Высадка уже шла полным ходом, когда раненого командующего эскадрой доставили на «Красный Кавказ». А утром 22 сентября войска Одесского оборонительного района, находившиеся в восточном секторе, перешли в решительное наступление. Сломив сопротивление фашистов в районе Фонтана, они продолжали преследовать немецкие части, отступавшие в северном и северо-западном направлениях.

В ноябре 1941 года основные силы Черноморского флота были брошены на оборону Севастополя. Корабли эскадры Л.А. Владимирского ходили в конвоях — перебрасывали войска в Севастополь, забирали оттуда раненых. В этот критический для города период Государственный Комитет Обороны принял решение о переводе с Черного моря на Дальний Восток нескольких танкеров и ледокола «Микоян». Пойдя на такой шаг, Ставка надеялась сберечь хотя бы часть советского крупнотоннажного транспортного флота. Конвою предстоял

нелегкий путь через Суэцкий канал, мимо берегов Африки и Южной Америки.

23 ноября конвой отправился в поход через океаны. Охранение судов было немногочисленным, но весьма солидным — лидер «Ташкент»,



Лидер «Ташкент»

на котором держал свой флаг командир отряда контр-адмирал Владимирский, и два эсминца, «Способный» и «Сообразительный».

Вопреки ожиданиям, серьезный экзамен конвою устроил не противник, а погода. На вторые сутки пути корабли попали в одиннадцатибалльный шторм. Походный ордер конвоя нарушился. Удары волн деформировали палубу, двери, люки, иллюминаторы, срывали вентиляционные трубы и шлюпки. Через трещины в бортах во внутренние помещения кораблей сотнями тонн начала поступать вода.

В самый разгар шторма на горизонте неожиданно показалась тройка чужих транспортов. Контр-адмирал Владимирский поручил опознать незнакомцев командиру «Сообразительного» С. Воркову. Теперь кораблю, вполне возможно, предстояло сражаться со стихией и вражескими кораблями одновременно.

Тяжелая задача, если учесть, что к этому моменту эсминец получил очень серьезные повреждения (только на верхней его палубе было 14 глубоких трещин, а крен корабля на один из бортов доходил до 45 градусов). Но у Владимирского выбора не было: остальные корабли вряд ли были в лучшем состоянии, к тому же у «Способного» кончалось топливо. На «Сообразительном» была объявлена боевая тревога. Однако на этот раз обошлось без применения оружия. Когда «Сообразительный» подошел на расстояние торпедного залпа, сигнальщику удалось рассмотреть флаги нейтральной Турции, нарисованные вдоль бортов судов. Нейтралов отпустили с миром.

После того, как опасный участок пути был пройден, корабли охранения повернули назад. Крен «Сообразительного» на правый борт увеличился до 55 градусов. Чтобы удержать корабль на плаву, рулевому приходилось перекладывать руль и резко прибавлять ход, как только набегала новая волна. Во время одного из таких маневров со стеллажей сорвались глубинные бомбы и покатились по палубе эсминца. Обрушившийся сверху шквал унес их в море.

Вопреки всем трудностям, задание Ставки Владимирский выполнил: транспорты благополучно прибыли в дальневосточный порт, а корабли охранения вернулись в базу в полном составе, без потерь.

В январе 1942 г. пять дивизий 11-й немецкой армии перешли в наступление под Севастополем, отбросив советские войска на Ак-Монайские оборонительные рубежи. Советское командование рассчитывало перехватить инициативу у противника стремительным контрударом с Керченского полуострова вглубь Крыма. При успешном развитии событий итогом такой операции мог стать возврат всех крымских земель, захваченных немцами.

Важной частью плана Керченско-Феодосийской операции являлся морской десант в Судаке. Десантный отряд в составе 10 кораблей (крейсер «Красный Крым», эсминцы «Сообразительный» и «Шаумян», канонерская лодка «Красный Аджаристан», шесть сторожевых катеров) должен был высадить морских пехотинцев на довольно протяженном участке судакского пляжа — от бухты Новый Свет до позиции восточнее Алчак-Кая. Чтобы обеспечить артиллерийскую подготовку столь обширного района высадки, к основному отряду кораблей был прикомандирован сильный отряд поддержки (линкор «Севастополь», эсминцы «Безупречный» и «Железняков») во главе с командующим эскадрой контр-адмиралом Владимирским.

Вечером 15 января оба отряда кораблей вышли из Новороссийского порта. Осторожности ради в темноте двигались почти без огней.

Около полуночи командующему доложили: замечены зеленые сигнальные огни советской подлодки-маяка. Значит, с курса отряд не сбился — место высадки совсем рядом. По приказу Владимирского первыми открыли огонь линкор и эсминцы, которые заняли позиции чуть поодаль от основного отряда. А когда в бой вступили немецкие береговые батареи, им ответили минометным огнем подошедшие к берегу сторожевые катера. Во время высадки возникла неожиданная проблема. Мелкое, каменистое дно мешало понтонам и шлюпкам подойти близко к берегу. Моряки быстро нашли выход: сажали десантников на плечи и, сами по грудь в воде, переносили на берег пехотинцев, впереди у которых — долгие часы боя. Вряд ли это было бы возможным без надежного артиллерийского прикрытия десанта отрядом кораблей поддержки. Операция по высадке морской пехоты завершилась успешно. Около четырех часов утра 16 января Владимирский отдал приказ кораблям лечь на курс отхода.

В конце 1942 года, когда наступление советских пехотных дивизий вынудило немцев оттянуть значительные силы на Сталинградское направление, надводные корабли Черноморского флота наконец-то получили возможность начать боевые действия на дальних западных коммуникациях противника. 29 ноября, накануне первой набеговой операции, командующий эс-

кадрой собрал на совещание командиров своих кораблей. Лидеру «Харьков», крейсеру «Ворошилов» и эсминцу «Сообразительный» надлежало заняться островом Змеиный: их артиллерия должна была уничтожить местный аэродром, радиостанцию и подавить огонь береговой батареи. Полагалось, что после этого крейсер «Ворошилов» отправится к порту Сулина, чтобы уничтожить стоявшие на рейде суда. Второй отряд кораблей в составе двух эсминцев получил приказ совершить налет на порт Мангалия. Владимирский понимал, что, не имея тральщиков, близко подходить к румынским портам, опоясанным минными полями, довольно рискованно, и все-таки решил попробовать.

На рассвете 1 декабря отряд из трех кораблей подошел к острову Змеиный. Все действия отряда координировались вице-адмиралом Владимирским с крейсера «Ворошилов». После того, как залпы корабельной артиллерии не оставили на Змеином камня на камне, командующий эскадрой передал сигнал готовиться к отходу. Прекратив огонь, эсминец «Сообразительный» перестроился в голову крейсера. Он-то первый и вошел в минное поле, о чем возвестила подсеченная параваном мина. Через пару минут сигнал тревоги, поднятый на рее «Сообразительного», заметили на флагманском крейсере.

Перед Владимирским встала задача — вывести «Ворошилов» из заминированной зоны.

Задача не из легких, поскольку ни у кого не было уверенности в том, что «Сообразительный» подсек мину первого ряда заграждения. Поначалу крейсер дал задний ход, но затем медленно стал продвигаться прежним курсом. Из двух опасностей Владимирский выбрал меньшую. «Если корабли глубоко вошли в минное поле, — рассуждал вице-адмирал, — то задним ходом пришлось бы снова проходить оставшуюся позади линию заграждений, а значит, рисковать кормой корабля. Подорвав корму, корабль останется без движения. Так лучше уж рвать нос: в этом случае ход, хоть и малый, будет сохранен».

Произошло худшее. Через пару минут за бортом крейсера раздался первый взрыв, за ним последовал второй. «Ворошилов» был серьезно поврежден, в котлах сел пар, вышли из строя телефонная и телеграфная связь. Командующему эскадрой пришлось возвратить корабли на базу, не завершив операции — заключительный набег на Сулину так и не состоялся. Полученный опыт не прошел для Владимирского даром: с тех пор вице-адмирал выводил в море большие корабли исключительно в сопровождении тральщиков.

С начала 1943 года эскадра Черноморского флота под командованием Л.А. Владимирского, действуя на коммуникациях Варна — Констанца — Жебрияны совместно с кораблями

бригады траления и заграждения контр-адмирала В.Г. Фадеева, отправила на дно не одно судно противника. Несмотря на большие переходы (600—650 миль в один конец), корабли эскадры удачно обстреливали побережье и транспорты, срывая доставку важных грузов для немецко-фашистских войск.

А потом была битва за Новороссийск. Вице-адмирал Владимирский принимал в ней участие в разных качествах. Во время февральской высадки десанта в Цемесской бухте — как командир отряда кораблей прикрытия. Летом 1943 года, когда Новороссийск наконец-то был освобожден комбинированным ударом сухопутных войск и морской пехоты, — в качестве командующего Черноморским флотом.

Еще в ходе Новороссийско-Таманской наступательной операции командующий Северо-Кавказским фронтом генерал-полковник И.Е. Петров получил директиву Ставки овладеть Керчью. Его помощником по морской части Верховное Главнокомандование назначило вице-адмирала Л.А. Владимирского.

Ставка разрабатывала свой план захвата полуострова в расчете на сильное противодействие противника — 85-тысячного корпуса 17-й немецкой армии. В портах Керчь, Камыш-Бурун и Феодосия немцы сосредоточили многочисленный флот, который насчитывал 30 десантных барж, 37 торпедных и 25 сторожевых

катеров, 6 тральщиков. Особенно неприступной казалась сама Керчь. Поэтому высадку решили провести двумя отдельными отрядами севернее и южнее города. Северное направление было отдано на откуп Азовской флотилии под командованием контр-адмирала С.Г. Горшкова и войскам 56-й армии. Корабли Черноморского флота должны были высадить части 18-й армии в районе Эльтигена и помочь им захватить порт Камыш-Бурун. Эту группу поручили возглавить командиру Новороссийской военно-морской базы контр-адмиралу Г.Н. Холостякову.

Около 5 часов утра 1 ноября 1943 г. началась высадка первого эшелона частей 18-й армии в районе Эльтигена. Серьезной помехой десантникам стал семибалльный шторм. Вода заливала шлюпки и мелкосидящие суда, из-за чего бойцам приходилось добираться до берега вплавь. Однако вымокший до нитки эльтигенский десант не только смог успешно атаковать многократно превосходящего противника, но и удерживал захваченный плацдарм в течение 36 суток. Последнее удалось в основном благодаря активной поддержке флота. К этому времени усилиями Владимирского и Петрова было налажено четкое взаимодействие кораблей и сухопутных войск. Чтобы изолировать плацдарм, лишив десантников помощи продовольствием и боеприпасами, немецкое командова-

ние неоднократно пыталось блокировать его с моря, используя быстроходные артиллерийские баржи. Но ни одна из этих попыток не увенчалась успехом. Мотоботы и боевые катера Владимирского при поддержке авиации и береговых батарей Петрова каждый раз прорывали немецкую блокаду.

В начале декабря в район Эльтигена были переброшены свежие немецкие части. Советское командование приказало оставить плацдарм, который уже сыграл свою роль, обеспечив успех высадки 56-й армии северо-восточнее Керчи. В начале декабря боевые действия были перенесены через Керченский пролив на территорию Крыма...

В мае 1944 г. Лев Анатольевич Владимирский получает новое назначение — командующим эскадрой Краснознаменного Балтийского флота. Как раз в эти дни в рейхе зрел план запереть советские боевые корабли в восточной части Финского залива. Немецкое командование стягивало в залив огромные силы. К началу лета отряд немецких кораблей включал около 300 боевых единиц, в том числе несколько десятков подводных лодок. Одну за другой отдавая позиции на суше, фашисты старались взять реванш на море. Только для прикрытия Выборгского залива немцы и финны выставили свыше 2 тысяч мин и минных защитников. Это значительно усложняло бое-

вую задачу Балтфлота, который высадкой десантов и массированным артиллерийским огнем должен был помочь сухопутным войскам вернуть Выборг.

В начале июня советские войска сделали первый шаг к освобождению Выборга — был прорван знаменитый Карельский вал. Весь день 9 июня артиллерия КБФ методично разрушала сооружения первой полосы немецкой обороны на Карельском перешейке. В артподготовке участвовало три группы кораблей, одна из которых — линкор «Октябрьская революция» и несколько крейсеров — находилась под командованием вице-адмирала Л.А. Владимирского. Во время боев за Выборг морская артиллерия выпустила по врагу более 21500 снарядов. Насколько эффективной была артиллерийская подготовка, можно судить хотя бы по тому факту, что уже на следующий день войскам 21-й армии удалось прорвать оборону противника и перейти в решительное наступление, которое завершилось 20 июня взятием Выборга. Был в этой победе и немалый личный вклад Владимирского. Успешные боевые действия лучшего из его кораблей — линкора «Октябрьская революция» — правительство отметило орденом Красного Знамени.

В 1952 г., окончив Военную академию Генштаба, Лев Анатольевич Владимирский становится начальником Главного управления бое-

вой подготовки ВМФ, а через два года ему присваивают полное адмиральское звание. В марте 1955 года Л.А. Владимирский занимает пост заместителя главнокомандующего ВМФ по кораблестроению. Адмирала Владимирского всегда волновали перспективы развития флота, в послевоенное время — особенно. Будучи в течение трех лет (1956—1959 гг.) председателем Морского научно-технического комитета, Лев Анатольевич внес массу ценных предложений по дальнейшему развитию ВМФ, боевому использованию новых кораблей и оружия. В 1959 году Владимирский решает полностью посвятить себя научной и педагогической работе в Военно-морской академии, профессором которой он являлся до выхода в отставку (1970 г.). А всего за год до увольнения в запас 66-летний адмирал возглавил кругосветную научную экспедицию на океанографическом судне «Полюс».

Жизнь адмирала Л.А. Владимирского, боевые заслуги которого отмечены двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Суворова и Ушакова 2-й степени, оборвалась 7 сентября 1973 года.

АЛЕКСЕЙ МАТИЯСЕВИЧ

За двумя зайцами погонишься...

К началу навигации 1943 года немцы завершили подготовку на Балтике системы противолодочной обороны. На германских заводах было изготовлено множество больших стальных конусов, которые по железной дороге доставлялись в Палдиски. Днем и ночью здесь работали тысячи насильственно согнанных людей, сплетая противолодочные сети из стального троса норвежского производства. Конусы сваривались между собой и служили для сети огромными поплавками — буями. После того, как немцы выставили в Финском заливе 350 сетевых секций, каждая из которых имела 250-метровую длину и высоту до 70 м, советские подлодки были лишены возможности выходить в открытое море. Ситуация изменилась только в сентябре 1944 г., после заключения перемирия между Финляндией и Советским Союзом. Одним из условий этого перемирия являлось использование флотом СССР финских территориальных вод, включая шхерные

Командир подводной лодки «Лембит» А. М. Матиясевич

(прибрежные) фарватеры, чем не замедлили воспользоваться командиры советских субмарин.

1 октября 1944 года покинула Кронштадт и подводная лодка «Лембит». Ее командир Алексей Матиясевич получил приказ нанести удары по кораблям и транспортам противника, бросившим якорь в Померанской бухте. Кроме того, впервые за долгое время подлодка «Лембит» должна была произвести минные постановки в акватории противника. Специальная конструкция минных шахт лодки требовала мин английского производства, а поскольку запас их иссяк, «Лембит» давно не использовали по прямому назначению — в качестве минного заградителя. Наконец летом 1944 г., когда Матиясевич уже потерял всякую надежду увидеть свою субмарину во всеоружии, из Мурманска в Кронштадт прибыла партия английских мин, предназначенных специально

для «Лембит». Командование тотчас решило пустить их в дело, поручив Матиясевичу выставить мины на коммуникациях между двумя крупными портами — Свинемюнде и Кольбергом. Первыми жертвами английских «подарков» стал фашистский буксир и два транспорта — «Шванеск» и «Эберхард». В конце ноября «Лембит» продолжила минные постановки, перейдя в район Клайпеды. Их результаты превзошли ожидания командования — на минах, выставленных лодкой, подорвались еще четыре транспортных судна и тральщик.

На обратном пути на базу произошло нечто необычное. Следуя на перископной глубине, «Лембит» столкнулась с каким-то крупным предметом. Матиясевич немедленно скомандовал всплытие и, как только лодка вынырнула на поверхность, обратил внимание на расплывавшееся рядом с кормой маслянистое пятно. В нескольких кабельтовых лежал в дрейфе поджидающий лодку финский катер сопровождения, другой катер виднелся на траверзе маяка Утё. «Протаранили свою субмарину!» — ужаснулся командир «Лембит». Но его опасения были напрасными: как сообщили с подошедших катеров, никаких других советских подлодок в этом районе быть не могло. Значит, жертвой подводного тарана стала субмарина противника? Командир «Лембит» был почти уверен в этом, но не имел никаких доказательств.

На базе к докладу Матиясевича отнеслись скептически: разве может одна подводная лодка протаранить другую, отделавшись небольшой вмятиной на крышке торпедного аппарата? Да и что делать немецкой подлодке в прибрежном мелководном районе, где нелегко атаковать противника и еще труднее спасаться от преследования? Скорее всего, «Лембит» столкнулась с топляком — обыкновенным бревном, заблудившимся во время лесосплава. Однако экипаж «Лембит» во главе с ее командиром продолжал настаивать на своем, ссылаясь на новую тактику немецких подводников, которые недавно получили на вооружение специальную торпеду для стрельбы по мелкосидящим целям. Не исключено даже, что случайный таран спас катера сопровождения от точного торпедного залпа германской субмарины.

Эти догадки подтвердились много лет спустя. Анализируя опубликованные списки потерь флота Германии, Алексей Матиясевич пришел к выводу, что в тот декабрьский день «Лембит» столкнулась с немецкой субмариной «U-479». Крепкий стальной форштевень советской подлодки решил судьбу соперницы, которой уже не суждено было всплыть.

Алексей Михайлович Матиясевич родился в 1904 году в старинном русском городе Смоленске. Отца, Михаила Степановича, в это

время дома не было — он воевал с японцами в маньчжурских сопках. Пускай не пощадила прапорщика Матиясевича японская картечь, но с войны вернулся он с орденом Анны 4-й степени. Так же браво сражался отец Алексея и в первую мировую — командовал ротой, затем батальоном и, наконец, полком. Октябрьскую революцию Матиясевич-старший встретил при золотых полковничьих погонах и полном банте орденов Св. Георгия, что не помешало ему тотчас включиться в борьбу за новые идеалы. В 1919 г. он возглавил 9-ю армию, разгромившую войска Юденича на подходах к Петрограду, затем сражался с Колчаком под Омском, а еще позже командовал 5-й армией, которая разбила отряды барона Унгерна в Монголии.

Неудивительно, что все пять сыновей Михаила Степановича стали кадровыми офицерами. Еще шестнадцатилетним пареньком Алексей Матиясевич решил связать судьбу с флотом. В том же 1920-м году молодой моряк отправился в свой первый северный поход. По окончании морского техникума А. Матиясевич получил путевку на пароход «Товарищ Сталин», на котором проплавал семь лет старшим штурманом. В 1936 г. Алексею, теперь уже «старому морскому волку», выпало ответственное задание — принять участие в проводке эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков» Северным морским путем из Кронштадта во

Владивосток. Со своей задачей Матиясевич справился блестяще и был удостоен ордена «Знак Почета», который ему вручал сам М.И. Калинин.

Накануне войны с Германией, когда большая часть Европы уже была под сапогом у Гитлера, чиновники министерств не на шутку всполошились, вспомнив о советских плавучих кранах, «забытых» в амстердамском порту. Перегнать плавкраны из Амстердама в Ленинград предстояло Алексею Матиясевичу. Пока шла подготовка к этой операции, Амстердам вместе с другими землями Голландии и Бельгии оказался в руках немцев. Несмотря на это, Матиясевичу удалось благополучно вывести краны из оккупированной фашистами зоны и в целости и сохранности доставить их в ленинградский порт.

В начале 1941 года Алексей Матиясевич окончил шестимесячные курсы командиров-подводников и 25 июля, через месяц после начала боевых действий, был зачислен помощником командира на подводную лодку «Лембит». История этого подводного корабля была интересной и необычной.

В декабре 1934 года правительство Эстонии заключило с английской фирмой «Виккерс-Армстронг» договор на постройку двух подводных лодок общей стоимостью 360 тысяч фунтов стерлингов. Через два года, 7 июля 1936 г.

состоялась торжественная церемония крещения кораблей. Супруга эстонского посла в Англии Алиса Шмидт нажала на невидимый рычажок — и бутылка шампанского, подвешенная на тонком тросе, разбилась о стальной корпус одной из лодок. «Нарекаю тебя «Лембит», — торжественно произнесла жена дипломата. Это имя для первого корабля собственной подводной флотилии эстонцы выбрали неслучайно, вспомнив эпоху крестовых походов. В те давние времена Лембиту, старейшина земли Сакала, поднял свой народ на борьбу против рыцарей-тевтонцев, вторгшихся в южную Эстонию. Лодке «Лембит», которая в 1937 г. почти одновременно с другой такой же новой лодкой «Калев» пришвартовалась у таллиннского причала, тоже суждено было воевать с немецкими захватчиками: в 1940 году после присоединения Эстонии к СССР она была зачислена в списки Краснознаменного Балтийского флота. Узнав об этом, командир лодки капитан-лейтенант Шмидехельм, немец по национальности, тотчас покинул корабль. Вместе с командиром ушла большая часть офицеров-эстонцев. Наконец после трех месяцев «безвластия» на палубу «Лембит» поднялся новый командир — капитан-лейтенант В.А. Полещук.

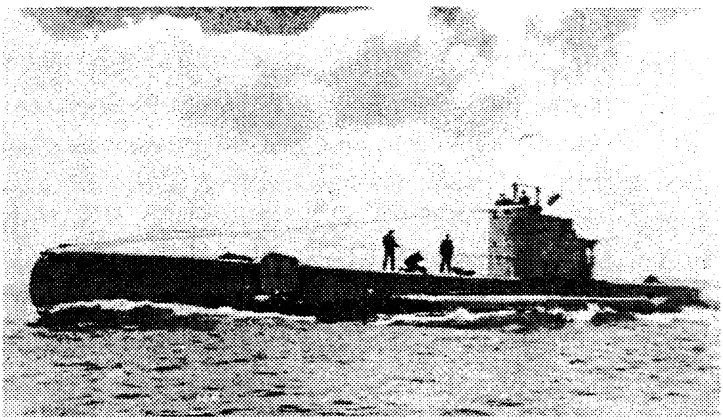
Начало войны с Германией субмарина встретила в Лиепае, где в то время базировался дивизион подводных минных заградителей. 22 июня

город и порт подверглись жестокому воздушному налету немецкой авиации. В первые же военные дни, когда дивизион вышел из Лиепаи, держа курс на более безопасный Палдиски, выяснилось, что лодка нуждается в значительном ремонте. Так «Лембит» оказалась в кронштадтском доке.

Пока шли ремонтные работы, командир субмарины подобрал себе подходящего помощника — старшего лейтенанта Алексея Матиясевича. Через месяц после начала войны Матиясевич впервые ступил на борт «Лембит», а спустя пару недель, 12 августа, субмарина вышла в море со специальным заданием командира бригады. Согласно предписанию, лодка «Лембит» должна была выставить мины к западу от занятого немцами датского острова Борнхольм. До этого советские субмарины не отваживались заходить в столь удаленный и опасный район, но слишком заманчива была цель операции — перерезать одну из самых оживленных морских дорог, по которой в Германию непрерывным потоком шли транспорты со шведской железной рудой.

Следуя в район о. Борнхольм, «Лембит» попала в сильнейший шторм. Избежать борьбы со стихией было невозможно, поскольку лодка была вынуждена всплыть для очередной зарядки аккумуляторных батарей. Мощные удары волн вывели из строя гидравличес-

кую систему управления рулевыми устройствами. Однако после того, как моряки «укротили» носовые вертикальные рули (их лопасти,



Подводная лодка «Лембит» в походе, 1938 г.

с силой ударявшие по корпусу лодки, удалось связать тросом), лодка упорно продолжала свой путь на запад. Все двадцать мин ее боезапаса были выставлены точно в назначенном районе. О результатах этой операции Матиясевич узнал только в конце войны: минное заграждение у Борнхольма лишило немцев трех крупных судов, в том числе морского железнодорожного парома и транспорта, груженного рудой.

В конце августа 1941 г. лодка «Лембит» вместе с другими кораблями Балтийского флота успешно прорвалась из Таллинна в Кронштадт. Здесь Алексею Матиясевичу предстояло принять субмарину из рук Полещука, которого

назначили командиром дивизиона подводных лодок. Времени для вхождения в курс дела у нового командира субмарины практически не оказалось: 18 октября, получив приказ разведать обстановку в Нарвском заливе, Матиясевич снова вывел лодку в море. 5 ноября «Лембит» заминировала пролив Бьёркёзунд, защитив Кронштадт от частых вражеских набегов. На минах, выставленных лодкой, подорвался немецкий тральщик и посыльное судно «Порккала».

Лютой зимой 1941-42 гг. корабли Балтийского флота оказались запертыми в Финском заливе. После затянувшейся зимовки в блокадном Ленинграде и не менее продолжительного ремонта лодка смогла отправиться в очередной поход лишь в конце августа 1942 г. Когда Алексей Матиясевич уходил в долгие морские походы, его жена Валентина, по образованию инженер-химик, оставалась в осажденном Ленинграде. Много бессонных ночей провела она над рецептурой взрывчатых веществ для боеприпасов, остро необходимых защитникам города на Неве.

Преодолев около 300 миль пути в опасных водах Финского залива, «Лембит» оказалась в его устье, в районе Утё. Ранним утром 4 сентября субмарина встретила и атаковала вражеский конвой, в котором было не менее восьми транспортных судов. Удачный торпедный

залп из носовых аппаратов пустил ко дну крупный транспорт, однако остальные корабли и суда конвоя успели ускользнуть. Анализируя результаты операции, Матиясевич решил, что если судьба еще раз предоставит ему шанс одержать крупную победу, он непременно использует этот шанс наилучшим образом.

Удобный случай не заставил себя долго ждать. Через десять дней, 14 сентября 1941 г. на подходах к Утё замаячили пять вражеских транспортов в охранении нескольких сторожевых кораблей. На этот раз Матиясевич выбрал такой угол атаки, чтобы пущенные лодкой торпеды поразили две цели одновременно. После сложных маневров лодка дала торпедный залп, настигший транспорт «Финлянд» и соседнее с ним судно. Матиясевич наблюдал, как обе жертвы его субмарины окутались густым дымом и быстро пошли ко дну.

Командир «Лембит» мог торжествовать. Его двойная атака была первым на Балтике успешным опытом такого рода. Как и следовало ожидать, расплата за нее была жестокой. Установив прочный контакт с советской лодкой, которая то петляла, то резко увеличивала ход, корабли охранения фашистского конвоя не отставали от нее ни на шаг. Очередная серия глубинных бомб легла настолько близко от субмарины, что от мощного сотрясения корпуса накоротко замкнуло цепи аккумуляторов.

Одной искры оказалось достаточно, чтобы вызвать сильный взрыв в центральном отсеке, смявший переборки в гармошку. Взрывная волна раскидала людей по палубе.

Как только Матиясевич пришел в себя, он тотчас бросился в трюм. У пробоин, из которых били мощные струи воды, уже работали трюмный Расторгуев и электрик Панов. Быстро оценив обстановку, командир отдавал нужные команды, и постепенно на лодку возвращался порядок: прекратилось поступление забортной воды, были ликвидированы очаги пожара, аварийная партия приступила к ремонту и проверке механизмов, обожженные и раненые получили первую помощь. Матиясевич вывел своих людей из поврежденного центрального отсека. Находиться там было по-прежнему опасно — у разбитых аккумуляторов постепенно скапливались ядовитые пары хлорного газа. При этом субмарина не имела возможности всплыть и провентилировать отсеки. Поврежденная лодка была вынуждена отлеживаться на грунте, поскольку вражеские корабли все еще продолжали курсировать над ней, то и дело сбрасывая новые серии бомб. Удалось всплыть только с наступлением темноты, когда запасы кислорода были полностью исчерпаны.

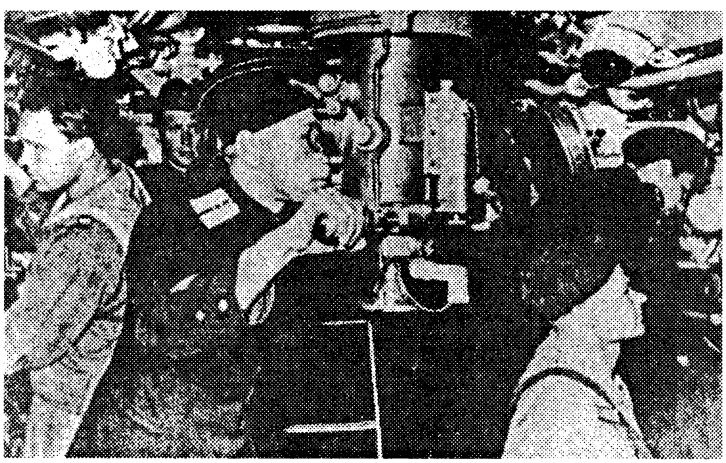
Форсировав Финский залив в обратном направлении, 22 сентября 1942 г. «Лембит» вер-

нулась в Кронштадт. После этого тяжелого похода Военный совет Краснознаменного Балтийского флота представил Алексея Матиясевича к званию Героя Советского Союза. Советское правительство по достоинству оценило и боевые успехи прославленной субмарины — 6 марта 1945 г. подводная лодка «Лембит» была награждена орденом Красного Знамени. Но война еще не закончилась, и 23 марта «Лембит» вновь выходит в боевой поход — на этот раз к берегам Германии, в Данцигский залив.

В это время из Восточной Пруссии, через Пиллау, в спешном порядке эвакуировались немецкие войска. После тщательной разведки фарватеров, по которым шли транспорты противника, подводная лодка выставила несколько минных банок. Днем 30 марта погода была пасмурная и ветреная, удерживать субмарину на глубине при крутой волне было трудно. Курсируя неподалеку от места минных постановок, «Лембит» поджидала вражеские суда, подходящие для торпедной атаки. Тщетно! Испугавшись частых взрывов мин, которые выставила советская подлодка, немцы усилили воздушную разведку акватории. Корабли противника стали придерживаться мелководных прибрежных районов, и «Лембит» так и не смогла найти мало-мальски подходящий объект для торпедной атаки. Тем не менее, от мин субмарины погибли три немецких сторожевика, противолодочный ко-

рабль и транспорт «Дрейхдейк». С таким неплохим результатом закончился 14 апреля 1945 г. последний военный поход лодки «Лембит».

Известие о капитуляции Германии застало экипаж субмарины в финском городе Турку, где лодка проходила мелкий ремонт корпуса. Но долго морякам отдыхать не пришлось — в



В центральном отсеке подводной лодки «Лембит»

начале июня командир Матиясевич получил приказ вывести лодку в боевой дозор. 13 июня 1945 г. «Лембит» вышла в море для крейсерства в районе острова Борнхольм. Зачем? Чтобы контролировать морские пути, которыми могли воспользоваться скрывающиеся от наказания военные преступники. Днем лодка ходила на перископной глубине, а ночью — в надводном положении, останавливая для досмотра каждый катер или рыболовную шхуну.

Почти четыре недели «Лембит» находилась в море. Возвратившись 8 июля на базу в Турку, Матиясевич узнал, что в предстоящий День Военно-Морского Флота его субмарина будет участвовать в параде боевых кораблей в Таллинне. 22 июля 1945 года «Лембит» влилась в армаду ярко расцвеченных флагами кораблей Балтийского флота, которые выстроились в кильватер на Таллиннском рейде.

По окончании войны, с осени 1945 г. на флоте началась демобилизация. Стали покидать моряки и «Лембит», а некоторых членов экипажа прославленной лодки перевели для дальнейшей службы на другие корабли. В апреле 1946 г. Алексей Матиясевич сдал свой корабль новому командиру — капитану 2 ранга Ю.С. Руссину. К этому времени сменился почти весь экипаж счастливой субмарины — лодки, которая всегда выходила сухой из воды.

После выхода в отставку в чине капитана I ранга Алексей Михайлович Матиясевич полностью посвятил себя интереснейшей науке океанографии. Он составлял и корректировал лоции полярных морей, занимался литературной деятельностью, а в конце свое научной карьеры был избран действительным членом Географического общества СССР.

БОРИС НЕЧАЕВ

В борьбе с огненной стихией

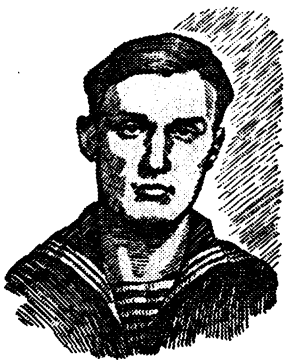
Весной 1942 года немцы штурмовали Севастополь, посылая на город тысячи снарядов. Во время очередного артобстрела городского порта загорелся один из катеров. Огонь подбирался к стеллажам боевого погреба, где лежали глубинные бомбы. Их взрыв представлял собой серьезную опасность для множества стоявших на рейде кораблей. В критический момент по горящей сходне на катер пробрался рулевой старший матрос Иван Голубец. Недолго думая, он бросился к бомбовому стеллажу. Поскольку бомбосбрасыватели на катере были повреждены, матрос стал хватать тяжелые, начиненные килограммами взрывчатки цилиндры, которые уже охватило пламя, и выбрасывать их за борт. С шипением они уходили под воду. От последней бомбы Голубец избавиться не успел — не хватило одного шага. Вспыхнув, она разорвалась прямо в руках у матроса. Ценой своей жизни Иван Голубец спас севастопольскую эскадру.

Когда происходили эти события, Борис Не-

Подвиг старшего краснофлотца Ивана Голубца, 1942 г.

чаев еще не появился на свет. А весной 1966 года он, рулевой подводной лодки, попавший на Черноморский флот по призыву в мирное время, сумел сделать то же, что удалось Герою Советского Союза Ивану Голубцу.

Майским воскресным днем экипаж подводной лодки, на которой в этот день оставалась только вахта, возвращался из увольнения. Издалека было заметно, что в бухте случилось что-то из ряда вон выходящее. К лодкам бегом спешили команды, подруливали штабные автомобили. Пока никто еще не знал фамилии двадцатилетнего матроса, спасшего свою подлодку и все корабли в бухте от верной гибели...



Рулевой Борис Нечаев

Родился Борис Леонидович Нечаев в 1945 году на Дальнем Востоке, в засекреченном военном городке, где жили семьи летчиков. На фронтах Великой Отечественной отцу Бориса побывать не довелось. Но военных летчиков «придерживали» в Приморье неслучайно: неподалеку от их городка на японской границе стояла миллионная Квантунская армия, готовая вступить в бой, как только Гитлер одержит решающую победу на Западе. В 1945 году дальневосточные летчики, среди которых был и Нечаев-старший, все-таки получили возможность сражаться — впрочем, через месяц боев Япония объявила о своей капитуляции.

Разумеется, все мысли Бориса были заняты самолетами и готовил он себя к карьере офицера авиации. В начале 1964 года, когда отец вышел в запас в чине подполковника, семья Нечаевых перебралась на Азовское по-

бережье, в Ейск. Причин переезда было две: во-первых, Ейск был родным городом матери Бориса, во-вторых, там было летное училище, о поступлении в которое мечтал девятнадцатилетний юноша. Но не за горами был призыв в армию, и Борис, решив не спешить с училищем, устроился работать слесарем на ейский судоремонтный завод. Осенью Нечаеву пришла повестка. В военкомате сказали — пойдешь служить на Черноморский флот. После прохождения в Севастополе курса молодого матроса Нечаева отправили рулевым на подводную лодку.

«Понятливость у него отменная», — не раз говорил о Борисе боцман. Рулевую систему Нечаев изучил вдвое быстрее положенного срока. Впрочем, он все старался делать на совесть. Однажды боцман решил устроить профилактику брашпильному устройству. С работой матросы засветло не уложились, слишком много ее было: тут подкрасить, там заменить деталь или смазку. Окончательную сборку устройства боцман отложил до утра. Но когда за час до поднятия флага он зачем-то подошел к брашпилю, последняя гайка была уже на своем месте. «Нечаева работа!» — решил боцман. И оказался прав. «А вдруг бы нам с утра тревогу сыграли с выходом в море? Вот и поднял я ребят пораньше», — объяснялся с боцманом Борис.

Не терялся Нечаев и в экстремальных ситуациях. Однажды подлодка после учебного выстрела потеряла практическую торпеду. Возвращаться на базу, пока торпеда не отыщется или не будет уверенности в том, что она затонула, командир корабля не имел права. Трое суток подлодка, будто на привязи, кругами ходила вокруг засеченной точки. Нигде ничего. Найти злополучную торпеду помогло упорство Нечаева. Все эти дни он практически не покидал «орлиного гнезда» — так моряки называли место рулевого-сигнальщика на ограждении рубки. И наконец разглядел торпеду, которая не затонула, но была довольно сильно притоплена. Чтобы снова не потерять торпеду, предстояло до подхода судна-«торпедолова» закрепить ее на тросе. Матросы попытались сделать это с помощью отпорного крюка — не вышло. Тогда для «укрощения» торпеды командир вызвал добровольцев. Нырнув за борт, Борис Нечаев протянул трос, который держал торпеду, через подъемный рым. После этого торпеда была уже не опасна.

Служба Бориса проходила достаточно интересно. В одном из учебных походов его подлодка пересекла семь морей и два океана, направляясь вокруг Европы на базу Северного флота. Турецкие воды корабль миновал в надводном положении — командир имел официальное разрешение следовать через проливную

зону. В водах Босфора лодку начал догонять катер под турецким флагом. На его палубе и даже на крыше рубки сидели какие-то люди с кино- и фотоаппаратами в руках. От любопытного катера командир уводил подводный корабль полным ходом. А в Эгейском море, когда на вахте находился матрос Нечаев, прямо над лодкой завис большой самолет. «Морской разведчик типа «Нептун»!» — уверенно доложил вахтенный командиру корабля (кому, как не Борису досконально знать типы самолетов?).

Трансокеанский переход пришелся на ненастное осеннее время. В надводном положении лодку беспрерывно трепали штормы. Особенно экипажу досталось в Норвежском море неподалеку от Лофотенских островов. Сутками раньше субмарина пересекла Северный полярный круг. Еще долго вспоминалось это событие старшему матросу Нечаеву. Да и как забыть о нем? За полярным кругом весь экипаж лодки по морской традиции получил по глотку едкой соленой воды из-за борта. Доморощенным «богом морей» был Борис. Приклеив бороду из веревочной швабры, он степенно ходил по отсекам, угощал матросов чаркой забортной воды и каждому вручал именное удостоверение о пересечении шестьдесят седьмого градуса северной широты.

Полюс решил устроить подводникам серьезный экзамен. На лодку беспрерывно нале-

тали снежные заряды и шквалы. Удерживать постоянный курс было практически невозможно, субмарина все время рыскала из стороны в сторону. Чтобы легче было держать корабль навстречу волне, решили притопить его носовую часть. Качка уменьшилась, но волны, свободно перекатываясь через надстройку, обдавали водой стоящих наверху матросов. Промокших насквозь вахтенных через час приходилось сменять.

После очередной вахты Нечаев спустился вниз. Здесь его ожидала пара чашек горячего, обжигающего чая и теплая постель. Отдых, однако, был недолгим. Вскоре Нечаева растормошил инженер-механик. Оказалось, на палубе потекла воздушная захлопка, необходим срочный ремонт.

Именно к Нечаеву капитан-лейтенант обратился неспроста. Уже давно Борис слыл на корабле мастером на все руки — давал себя знать опыт работы слесарем-инструментальщиком. На второй год службы матрос Нечаев получил квалификацию специалиста второго класса. Командир электромеханической части давно уже подумывал о том, чтобы забрать к себе рулевого, которого никак не хотел лишиться боцман. В конце концов инженер-механик выиграл «бой» за нужного ему человека: во время доковых работ он зачислил Бориса Нечаева в ремонтную бригаду...

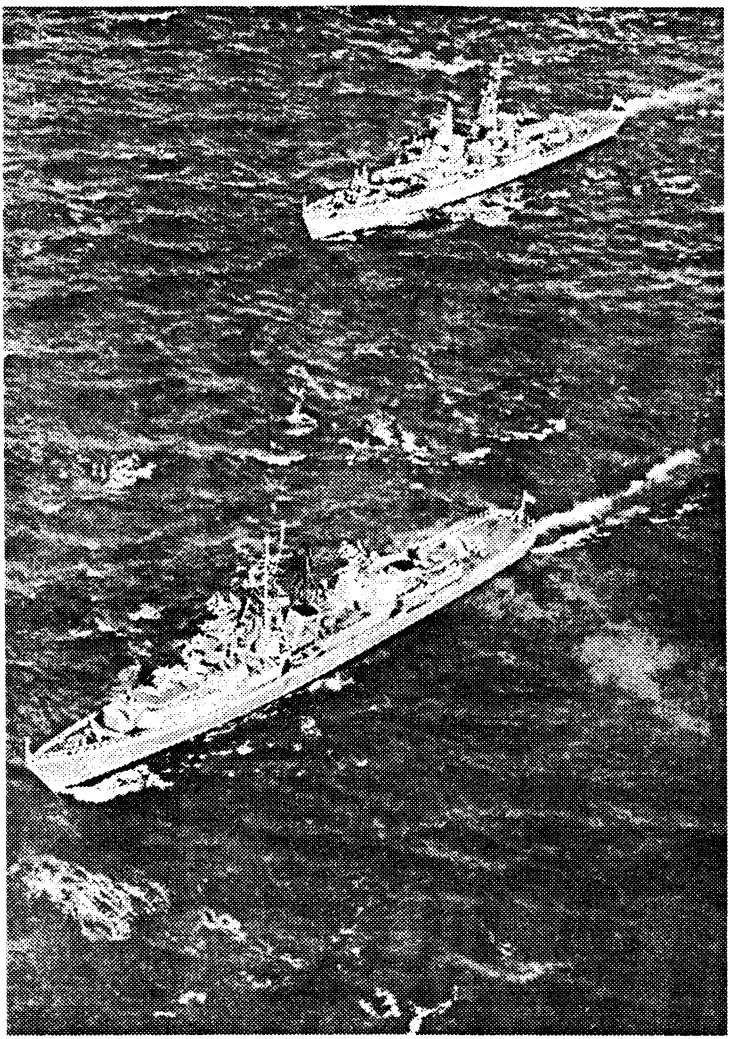
Вслед за инженером-механиком Нечаев взобрался на кормовую надстройку. Каждый новый вал прижимал моряков к палубному настилу, угрожая снести за борт, но оба ни на минуту не прекращали орудовать ключами и кувалдами. Рядом на всякий случай лежали спасательные круги. Через полчаса промокший до нитки офицер докладывал командиру: «Все в порядке, можно давать полный ход». Позади него стоял не менее вымокший и озябший Нечаев. Назавтра за проявленное упорство его ожидала лучшая из всех наград — три дополнительных дня отдыха к очередному отпуску.

Этот отпуск старший матрос Нечаев так и не успел получить. В тот день, когда в 10.45 утра на лодке из-за вспыхнувшего пожара была объявлена тревога, он начал действовать одним из первых, опередив других. И погиб. А через год, 9 мая 1967 года, на черноморской базе подводных лодок был открыт памятник кавалеру ордена Красной Звезды Борису Леонидовичу Нечаеву.

СЕРГЕЙ ГОРШКОВ

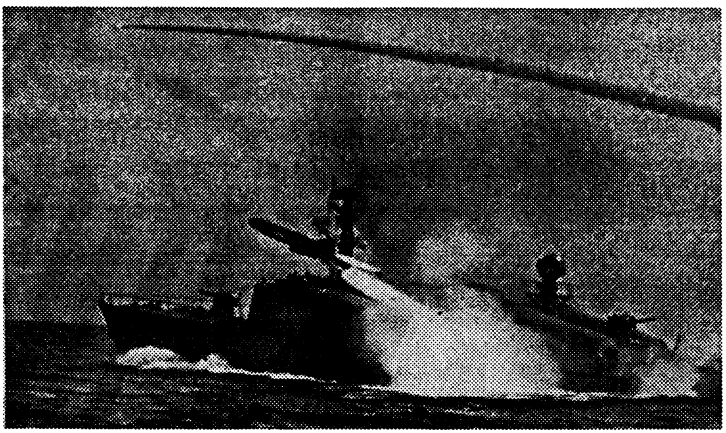
Штурмуя океанские просторы

Весной 1970 года обстановка в главном штабе Военно-морского флота сильно напоминала фронтовую. На боевые карты были нанесены данные о силах противоборствующих сторон. Одна за другой в штаб шли телефонограммы с докладами от руководства флотов. Все объяснялось просто: именно в эти дни начались грандиозные по своим масштабам учебные маневры ВМФ, получившие название «Океан». В организации учений чувствовался размах. Сотни кораблей начали одновременные действия в Атлантическом и Тихом океанах и в прилежащих морях — Баренцевом, Северном, Норвежском, Филиппинском, Японском, а также в Черном, Балтийском, Средиземном. Новейшие приемы ведения боя отрабатывали не только надводные корабли, но и субмарины, авиация и морская пехота. На некоторых направлениях основу боевых группировок составляли атомные подводные лодки — на них были возложены наиболее ответственные и сложные боевые задачи.



На маневрах «Океан»

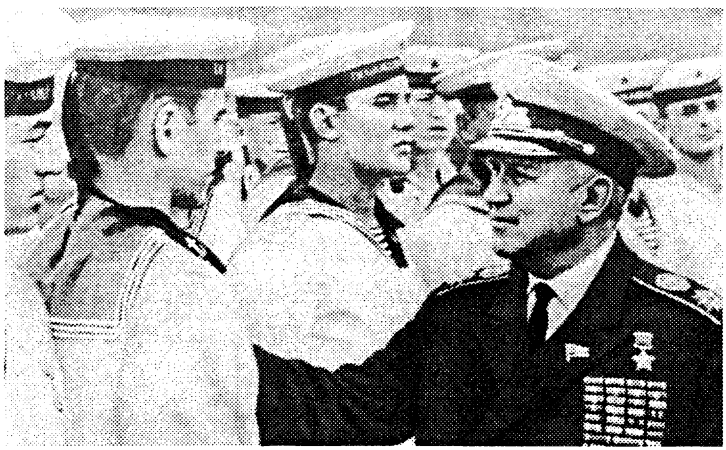
Для освещения маневров центральная пресса и крупнейшие информационные агентства аккредитовали своих корреспондентов. Пред-



Учения «Океан»: атакуют ракетные катера

стоящую пресс-конференцию ожидали с нетерпением — как-никак отвечать на вопросы журналистов предстоит самому главнокомандующему ВМФ Сергею Георгиевичу Горшкову. Присутствовавших интересовало буквально все — от точных границ районов, охваченных маневрами, и структуры флотов до погодных условий, в которых приходится действовать экипажам кораблей. По каждому вопросу Адмирал Флота СССР Горшков давал подробнейший комментарий.

К примеру, выяснилось, что погода не слишком благоволила к участникам маневров. В эти дни в Атлантике штормило, и сила ветра зачастую превышала 8 баллов (18 метров в секунду). Не радовали своими прогнозами и черноморские синоптики, но вопреки шквальным ветрам и высокой волне корабли Черноморс-



Главком ВМФ СССР Адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков на крейсере «Александр Суворов»

кого флота успешно справлялись со своими задачами. Экипаж противолодочного крейсера «Ленинград» даже поставил своеобразный рекорд. Неотступно следуя за подводной лодкой «противника», крейсер совершил долгий переход из Черного моря в Баренцево и обратно. А в это время подводные атомоходы Балтийского и Северного флотов старательно отрабатывали пуск баллистических ракет...

Адмирал Горшков понимал: в том, что сегодня его корабли способны выдержать тяжелый бой с врагом, используя современное оружие, — нерушимая связь со славными традициями русского флота. Недаром во время маневров в Цусимском проливе состоялся митинг, посвященный погибшим здесь больше полувека назад кораблям Второй Тихоокеанской эскадры.

Этот митинг решено было провести в точке гибели броненосца «Князь Суворов». Именно сюда прибыл тихоокеанский крейсер «Александр Суворов», на котором собралось все командование Тихоокеанского флота. В полной тишине, при приспущенном военно-морском флаге экипаж крейсера с волнением наблюдал, как в память о погибших моряках медленно поплыли по воде траурные венки...

Сергей Георгиевич Горшков родился в 1910 году в Каменец-Подольске. В неполные семнадцать лет он принял бесповоротное и по-мужски зрелое решение — стать морским офицером. В 1931 г., по окончании военно-морского училища, Горшков был направлен на Черноморский флот, однако очень скоро перебрался на Краснознаменный Тихоокеанский, где служил с 1932 по 1939 г. За десять предвоенных лет Сергей Горшков прошел долгий путь до командира бригады крейсеров — сперва ему доверили сторожевой корабль, затем эсминец, а чуть позже эскадру эсминцев. Бригаду крейсеров Горшков возглавил в 1940-м, вернувшись туда, где начинал — на Черноморский флот.

В октябре 1941 г. контр-адмирал С.Г. Горшков был назначен командующим Азовской военной флотилией, а всего через два месяца он становится одним из организаторов и вдохновителей впечатляющей по своим масштабам

Керченско-Феодосийской десантной операции, в ходе которой планировалось развить наступление советских войск в глубь Крыма. Силами своей флотилии, вопреки штормившему морю и при мощном противодействии противника, Горшкову удалось высадить на Керченский полуостров около 6 тысяч морских пехотинцев вместе с военной техникой.

К весне 1942 г. немцы оккупировали все северное побережье Азовского моря до Таганрога, тем самым лишив Азовскую флотилию ее основных баз. Командующий флотилией С.Г. Горшков был вынужден перебазировать боевые корабли в Ростов, Азов, Ейск, Темрюк. Всю вторую половину июля военная флотилия работала на переправе — обеспечивала отход войск 56-й армии на левый берег Дона. 6 августа линия фронта докатилась до Ростова и Ейска, где натиску немцев решительно противостояла морская пехота вместе с кораблями Ейской военно-морской базы. Немалой заслугой Горшкова было то, что его корабли не просто прикрывали сухопутные войска, с боями оставлявшие азовские порты. Они сумели нанести противнику значительный урон в людях и военной технике, особенно в танках и катерах. Азовская флотилия не располагала мощными эсминцами и лидерами (в ее состав входили канонерские лодки, тральщики, сторожевые корабли и катера, катера-тральщики, бе-

реговые и плавучие батареи). Несмотря на это, Горшков ни до, ни после боев за Ейск не допустил ни единого случая высадки немецкого десанта на обороняемое побережье.

После эвакуации гарнизона Ейска корабли Азовской флотилии получили новое задание — им предстояло принять участие в битве за Тамань. В первых числах августа 1942 г. Военный совет Северо-Кавказского фронта возложил на контр-адмирала С.Г. Горшкова командование морскими силами обороны Таманского полуострова. Дополнительно в подчинение командующему Азовской флотилией были переданы Новороссийская и Керченская военно-морские базы. Через несколько дней войска 47-й армии, которая вела бои за Тамань, ушли под Новороссийск, где сложилась напряженная обстановка, и руководство всей обороной полуострова оказалось сосредоточенным в руках Горшкова.

Это было несомненным плюсом, поскольку теперь флотилии приходилось противостоять куда более сильным ударам с моря, чем в прежние времена. Причина была проста: немецкое командование узнало об отходе частей 47-й армии и стремилось во что бы то ни стало высадить десант на Тамань. Оборона полуострова носила активный характер. По приказу Горшкова корабли Азовской флотилии наносили артудары по Мариуполю, Бердянску, Таганро-

гу — основным пунктам сосредоточения немецких высадочных судов. В сражениях за Таманский полуостров артиллерия азовских кораблей выпустила по врагу около трех с половиной тысяч снарядов. Захваченные противником порты обстреливались не только корабельными орудиями, но и морской авиацией. Наконец, чтобы не подпустить десантные отряды немцев к Тамани, Горшков приказал произвести минные постановки в прибрежных водах Темрюка, Таганрога, Ейска, Ахтари, на подходах к Мариуполю. В этих постановках приняли участие многочисленные катера и канонерские лодки флотилии («Буг», «Октябрь», «Дон» и другие).

Накануне массового отхода советских войск к Новороссийску Горшков принялся собирать гражданские суда, которые все еще базировались в нескольких портах, — ни одно из них не должно было достаться врагу. Весь август обе флотилии (военная и гражданская) прорывались из Азовского моря в Черное. Операция по выводу боевых кораблей была растянута во времени специально. В конце месяца остатки флотилии послужили довольно сильным сдерживающим фактором для немецкой пехоты и двух румынских конных дивизий, под ударом которых оказалась Керченская военно-морская база. Последним из восьмидесяти азовских кораблей и судов, прошедших в Черное море Керченским проливом под плот-

ными орудийными и минометными залпами противника, был монитор «Железняков».

С этой минуты Азовской флотилии предстояло действовать совместно с черноморскими кораблями. Контр-адмирал Горшков был назначен заместителем командующего Новороссийским оборонительным районом, который защищала 47-я армия, авиационное соединение и корабли Черноморского флота. В октябре 1942 г. Азовскую военную флотилию, лишившуюся «своего» моря, расформировали, а Горшкову пришлось выступить в довольно необычной для боевого адмирала роли — он временно возглавил 47-ю армию, которая вела бои за Кавказ на суше.

Немцы не смогли удержать все азовское побережье более двух месяцев — сказалось поражение под Сталинградом. В конце февраля 1943 года Сергей Георгиевич Горшков начал заново, по крупицам собирать флотилию на азовских базах. Первоначально в ее состав вошло несколько бронекатеров, доставленных по железной дороге из Астрахани, тендеры с Ладоги и части морской пехоты, которые уже имели опыт боев под Одессой, Севастополем, Ленинградом. К началу июля 1943 г. помощь флотилии приморскому флангу Северо-Кавказского фронта, которому в эти дни удалось значительно потеснить таманскую группировку противника, стала весьма ощутимой.

В сентябре войска Южного фронта подошли к Мариуполю. Чтобы помочь им захватить город с меньшими потерями, командующий Азовской флотилией решил высадить тактический десант в районе поселка Малекино.

Вечером 10 сентября десантный отряд под командованием капитан-лейтенанта В.Э. Немченко вышел из базы в район высадки. На борту кораблей, построившихся в кильватер, находились морские пехотинцы 384-го отдельного батальона. Чтобы высадить весь десант на берег, катерам потребовалось не более получаса. Сражение началось глубокой ночью, в 1 час 40 минут. Всю ночь и утро следующего дня бронекатера поддерживали десантников мощным артиллерийским огнем. К полудню отряд моряков захватил мариупольский порт, а еще через пару часов — железнодорожный вокзал, и надо сказать, весьма своевременно: на путях стоял готовый отправиться в Германию эшелон с местными подростками. Кроме этого эшелона, в руках десантников оказалось 30 складов с немецким военным имуществом, 17 груженых повозок, больше двух десятков автомобилей. В тот же день, 11 сентября, Мариуполь совместными усилиями морской пехоты и сухопутных частей был очищен от фашистов.

Немецкое командование стремилось остановить вал наступления советских войск, используя естественный оборонительный рубеж по

реке Берда. Одновременно была усилена оборона с моря. Гитлеровцы рассчитывали на то, что, задержав русских у Бердянска, они успеют эвакуировать морем отступавшие войска и вывезти невредимой большую часть военной техники. Неудивительно, что Бердянский залив был буквально нашпигован немецкими катерами, канонерскими лодками и быстроходными десантными баржами.

Для захвата Бердянска контр-адмирал Горшков запланировал высадку сразу двух групп десанта. Поздней ночью 17 сентября отряд бронекатеров под командованием старшего лейтенанта В.И. Великого ворвался в городской порт и высадил десант прямо на причалы. Считая территорию порта неуязвимой, немецкое командование не оставило здесь существенных сил прикрытия. Три сотни немецких солдат в панике покинули порт, не оказав десантникам практически никакого сопротивления. В это время другой отряд кораблей во главе со старшим лейтенантом М.А. Соколовым прибыл в район маяка Нижне-Бердянский. Первый же бросок этой группы десанта достиг успеха. Около шести часов утра отряды морской пехоты соединились с передовыми частями сухопутных войск, что ускорило освобождение города.

После завершения Керченско-Эльтигенской десантной операции (конец 1943 года) нужно

было постоянно «подпитывать» зацепившиеся в Крыму части морской пехоты — пополнением, техникой, боеприпасами, продовольствием. С этой целью Горшков, назначенный начальником переправы, выслал в Керченский пролив бригаду бронекатеров своей флотилии. В каждом рейсе катерам приходилось прорываться сквозь немецкие дозоры — настолько плотные, что немцы даже не считали нужным освещать море по ночам.

И все-таки луч их прожектора, пытаясь выхватить из темноты советские бомбардировщики, иногда задевал краем и корабли. Командиру отряда бронекатеров капитан-лейтенанту К.И. Бутвину это оказалось на руку. Во время одного их ночных переходов, когда отряд, только что высадив подкрепление для десанта, находился у керченского берега, немецкий прожектор случайно осветил несколько своих же барж, которые держали курс на юг. На советском берегу не дремали. Направленный оттуда луч прошелся по всей кильватерной колонне, в хвосте которой, за быстроходными десантными баржами шли катера, закрывая отряду Бутвина выход в море.

Командир отряда принял исключительно дерзкое решение — не дожидаясь, пока противник обнаружит и в упор расстреляет его корабли, пойти на прорыв колонны. Расчет Бутвина оказался точным. Когда головной

катер капитан-лейтенанта Честнова вклинился в колонну на пересекающем курсе, немцы не решились открыть огонь по нему из опасения причинить вред собственным кораблям. Оказавшись в центре колонны, головной бронекатер начал интенсивно обстреливать противника. Почти сразу же вышли из строя несколько немецких барж, затонули три катера. Остальные фашистские корабли начали быстро удаляться от опасного места. В колонне образовалась брешь, которой и воспользовались остальные бронекатера отряда Бутвина для прорыва в море.

К началу декабря 1943 г. силами Азовской флотилии на керченский плацдарм было переправлено 75 тысяч бойцов, 582 орудия, 187 минометов, 128 танков, более семи тысяч тонн боеприпасов.

14 апреля 1944 года Отдельная Приморская армия потеснила немцев с Ак-Монайских рубежей, полностью очистив от противника побережье Азовского моря. Боевые корабли, многие месяцы войны бороздившие азовские воды, остались не у дел. В том же месяце приказом наркома ВМФ Азовская флотилия была расформирована, а на ее базе создана новая флотилия, которую планировалось перебросить в бассейн Дуная для поддержки наступления войск 3-го Украинского фронта. (Дунайской флотилии довелось пережить то же, что и Азов-

ской — в начале войны за ненадобностью она была расформирована, а теперь, получив оперативный простор, восстанавливалась заново.) Возглавить Дунайскую флотилию Черноморского флота предстояло Сергею Георгиевичу Горшкову.

Боевым кораблям новой флотилии была поставлена задача — оказать содействие 46-й армии в штурме Днестровского лимана, прорваться в Дунай и захватить порты и переправы в устье реки, помешав противнику увести войска в глубь Румынии.

Командующий Дунайской флотилией понимал, насколько трудно будет высадить десант в мелководном, хорошо просматриваемом Днестровском лимане. Во-первых, для этого подойдут отнюдь не все высадочные средства. Мелководную полосу шириной 10—11 километров придется преодолевать на шлюпках, а идти на веслах умеет далеко не каждый десантник. Поэтому контр-адмирал решил усилить каждую из двух групп десанта опытными моряками-старослужащими, не забыв и об организации мощной артиллерийской поддержки высадки.

Общее наступление, которым руководил С.Г. Горшков, должно было начаться у фланга армии, возле города Белгород-Днестровский. Подготовка операции проводилась в атмосфере строжайшей секретности. Войска, оружие и техника перебрасывались на берега лимана и

Днестра исключительно по ночам, в абсолютной темноте. На передовых позициях десантных частей, которые затаились в прибрежном кустарнике, маскировка была особенно серьезной — даже приказы отдавались шепотом.

В ночь на 22 августа из Овидиополя вслед за флотилией десантных шлюпок вышел отряд кораблей поддержки под командованием гвардии капитан-лейтенанта С.И. Борботько. Другой отряд бронекатеров, покинувший базу несколько позже, должен был ворваться в лиман через узкий рукав Царьградского гирла. Командир отряда Герой Советского Союза В.И. Великий сразу же увел свои корабли в теневую зону, под прикрытие берега, чтобы на них не падал лунный свет. Катера продолжали идти с приглушенными моторами даже тогда, когда десятки вспыхнувших в небе ракет возвестили о начале боевых действий десанта.

В 180-метровое гирло корабли входили по одному, выдерживая значительную дистанцию. Проскочить в лиман незамеченными не удалось: из Белгород-Днестровского (бывшего бессарабского порта Аккерман) ударили орудия противника, с северной косы — крупнокалиберные пулеметы. Прорвавшись в лиман в полном составе, отряд быстро устремился к берегу. Открытый им плотный огонь поддержал первый бросок десантников (командир — лейтенант К.И. Бутвин), которым удалось зах-

ватить небольшой плацдарм и развить наступление. К полудню следующего дня, как и планировал Горшков, морская пехота взяла город в кольцо окружения — оно быстро сжималось по направлению к лиману. Стремительный и успешный штурм Белгород-Днестровского подвел итог первому этапу боевых действий молодой Дунайской флотилии.

Для переброски войск на южный берег Дуная немцы спешно навели переправы под Вилково, Измаилом и Галацем. Готовясь к организованному массовому отходу, немецкие части стекались в район села Жебрияны. Чтобы отсечь основные части противника от вилковской переправы, контр-адмирал Горшков отдал приказ высадить десант в Жебриянах, а затем форсировать Килийское гирло, которое открывало его флотилии путь вверх по Дунаю. Выполнение этой операции командующий возложил на двадцать шесть бронекатеров знаменитой Керченской бригады (это название закрепилось за ней еще со времен победных боев Азовской флотилии). В помощь бронекатерам было придано 8 тральщиков, а также около десятка сторожевых и минных катеров.

Высадка десанта около села Жебрияны началась ночью 24 августа 1944 г. В это время командующий флотилией С. Г. Горшков находился вместе с оперативной группой штаба на катере «МО-026». Бой у Жебриян, в котором

морские пехотинцы уничтожили около полутора тысяч и взяли в плен 4800 немецких солдат и офицеров, продолжался всего три с половиной часа. Почти одновременно вторая группа десанта захватила Вилково, гарнизон которого, решив отделаться малыми жертвами, объявил о капитуляции. Город, стоящий на двухстах каналах и прозванный дунайской Венецией, был занят советскими войсками.

27 августа, вслед за Измаилом и Тульчей, фашисты оставили свой последний оплот на Дунае — Галац, окончательно лишившись путей отхода через реку. Порт был занят 46-й армией при содействии 1-й бригады бронекатеров Дунайской флотилии, посланной в Галац контр-адмиралом Горшковым.

Осень 1944 года принесла немцам новые потери — с каждым днем положение Гитлера на Балканах становилось все более шатким. В Югославии против фашистских войск действовали объединенные силы советской, югославской и болгарской армий. Нетрудно представить себе, с каким трудом группы гитлеровских армий «Е» и «Ф» удерживали основные речные порты и железнодорожные пути. Следующий свой удар союзные войска должны были направить на Белград, после освобождения которого планировалось захватить коммуникации группы армий «Е», не позволив остаткам немецким частей отступать с юга Балканского

полуострова. 18 октября артиллерия бронекатеров Дунайской флотилии открыла огонь по Белграду.

За несколько предыдущих дней отряд бронекатеров совершил впечатляющий переход, прорвавшись из устья Дуная на семьдесят километров вверх по течению. Вся операция была тщательно спланирована командиром 1-й бригады бронекатеров П.И. Державиным и получила полное одобрение контр-адмирала Горшкова. Чтобы при движении катера производили как можно меньше шума, их немного переоборудовали, удлинив выхлопные трубы: подводный выхлоп позволял приглушить работу моторов. Залогом успеха операции являлись быстрота и неожиданность, а потому капитан-лейтенант Борботько вел дивизион бронекатеров по ночному Дунаю без сопровождения медлительных тральщиков. Это не было безрассудным риском. Катера держались берега и, благодаря разливу реки после осенних дождей, почти наверняка могли избежать минной опасности.

После удачного многомильного перехода дивизион достиг острова Одогул. Здесь бронекатерам предстояло разделиться: основная их часть отправилась на боевые позиции возле Белграда, остальные — к острову Ратно и в район Борча для поддержки частей, штурмовавших город Земун. Подойти к Ратно оказалось

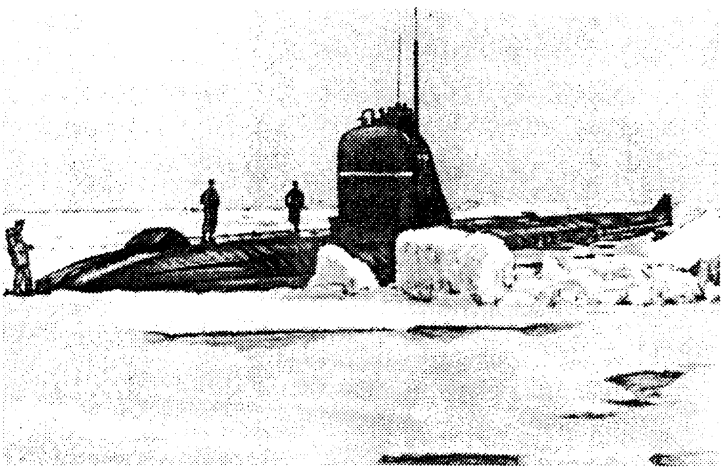
проблематичным. Путь преграждал взорванный мост, в опорах которого засели фашистские автоматчики. Под их прицел попадало любое судно, пытавшееся лавировать между руинами моста. Первым к мосту подошел катер-разведчик, нейтрализовав автоматчиков мощным ответным огнем. Моряки быстро разметили фарватер, чтобы бронекатера смогли пройти под свисавшими фермами моста на полном ходу. Это удалось. 19 октября все части отряда уже находились на своих огневых позициях, а на следующий день командир 1-й бригады катеров рапортовал С.Г. Горшкову об успешном выполнении задания — Белград взят, и корабли бригады сыграли в этом далеко не последнюю роль.

В ноябре 1944 г. по настоятельному требованию маршала Ф.И. Толбухина корабли Дунайской флотилии были переброшены вверх по Дунаю для участия в штурме Будапешта. Ключевым звеном всей операции командующий Горшков считал высадку десанта в Герьене. Район Герьена представлял собой идеальный плацдарм для наступления к озеру Балатон, достигнув которого десант замыкал кольцо советских войск вокруг Будапешта. Поскольку с западного берега бронекатерам с десантом угрожала батарея противника, в помощь им выделили отряд артиллерийской поддержки. Немецкие орудия заговорили, когда оба отряда бронекатеров уже находились на подступах

к Герьену. Как и предусматривал план операции, в бой с противником вступили только катера отряда прикрытия. В это время десантные корабли продолжали двигаться вперед самым малым ходом, стараясь не нарушать маскировки. В итоге десант был доставлен к месту высадки без потерь. 1 декабря 1944 года после ожесточенного трехчасового боя с частями советской морской пехоты противник оставил Герьен.

Взятие Герьена стало последней дунайской операцией, которой руководил Горшков. В январе 1945 года Сергея Георгиевича назначают командующим эскадрой Черноморского флота. В этой должности он встретил победу над Германией. А через одиннадцать лет адмирал Горшков занимает высший в военно-морском флоте пост — пост главнокомандующего, совмещая его с должностью заместителя министра обороны СССР.

Новому главкому предстояло оснастить советский флот современными кораблями. В ту пору велись острые дискуссии относительно перспектив ракетно-ядерного оружия, возникновение которого в корне изменило характер боевых действий на суше и на море. Горшков считал, что первым веяния нового времени должен ощутить на себе подводный флот. Предстояло сделать два решительных шага вперед — создать атомные подводные ракетоносцы, на борту которых на-



Подводная лодка «Ленинский комсомол» на Северном полюсе

ходились бы мощные баллистические ракеты, и многоцелевые атомные подлодки, способные решать комбинированные боевые задачи.

Имена и биографии моряков самых современных кораблей до поры до времени известны лишь немногим. Так было и в конце 50-х, когда атомные подлодки выходили в свои первые учебные походы. Страна впервые «узнала своих героев» лишь в июле 1962 г. В эти дни из уст в уста передавалась новость: за успешное выполнение специального задания правительства трое военных моряков-североморцев — контр-адмирал А.И. Петелин, командир атомной субмарины капитан 2 ранга Л.М. Жильцов и командир электромеханической боевой части инженер-капитан 2 ранга Р.А. Тимофеев — удостоены звания Героя Советского Союза.

В подробности того плавания, которое состоялось по инициативе Сергея Георгиевича Горшкова, широкая общественность посвящена не была, но коллеги-подводники знали, что атомоходу «Ленинский комсомол» удалось в одном и том же походе дважды пройти под паковыми льдами Северного полюса. Лодка находилась в районе очередных учений, когда Петелин узнал об особом задании правительства. Поход предстоял не из легких. Никогда еще советскую подлодку не отделяла от поверхности столь внушительная толща льда.

В полярных водах подводники столкнулись со странным явлением — неожиданно им послышался шум многих корабельных винтов. Шум шел со всех сторон, окружая лодку, — казалось, она попала в место сосредоточения кораблей какого-то флота. Но ведь никакие ледоколы не в состоянии прорубить лед толщиной около десятка метров, чтобы очутиться здесь! Разгадка была такова: многократно отражаясь от поверхности льда, шум винтов одинокого в этих краях атомохода создавал иллюзию окружения субмарины неизвестными судами.

Однако пройти подо льдом — лишь полдела. Для выполнения своей миссии атомоходу предстояло всплыть на поверхность у 83-й параллели, проскочив в трещину между льдинами. Несмотря на то, что корабль был оснащен новыми приборами для определения формы, толщины и

направления дрейфа льдов, найти подходящую полынью среди нагромождений торосов оказалось не так-то просто. В поисках чистой воды подводный корабль шел несколько часов на 15-метровой глубине. Дополнительный боевой пост у зенитного перископа позволял вести наблюдение за нижней кромкой ледового панциря. Наконец, увидев просвет среди паков, командир Жильцов отдал приказ подвсплыть. На небольшой глубине подняли перископ, осмотрелись и ужаснулись. Лодка начала всплывать поперек очень узкой трещины, так что носовая надстройка корабля оказалась наполовину прикрыта пятиметровым льдом. Над кормой тоже нависала огромная плавающая льдина. Продолжать всплытие при 4—5-балльном волнении было рискованно — от сжатия льдов могли пострадать винты, а лодка — лишиться хода. Рассчитывая найти большую по размерам полынью, командир велел лечь на обратный курс.

Недаром лодка часами бороздила полярную пустыню. В обнаруженном экипажем разводье места для всплытия оказалось более чем достаточно. Поднявшись на поверхность, отдраили люк рубки, впустив в отсек студеный арктический воздух. Боцман М. Луня немедленно занялся надувной резиновой шлюпкой. Вскоре она была спущена на воду, а в ней — двенадцать матросов, готовых высадиться на арктический лед. Пока матросы делали всевоз-

можные замеры и брали пробы воды, штурман установил местоположение корабля, которое в точности совпало с определенным системами курсоуказания (360 километров от Северного полюса). Когда работы были завершены, в штаб Северного флота полетела радиограмма-отчет о выполнении задания.

После этого по приказу Петелина лодка погрузилась и в подводном положении достигла полюса. Здесь ей предстояло выполнить ряд учебных маневров: атомоход то и дело менял скорость, курс, варьировал глубину погружения.

На обратном пути к базе Петелин решил еще раз всплыть в той же самой полынье. Установилась тихая погода, и подводники получили великолепную возможность по-своему отметить посещение полюса. Матросы катались на лыжах, а затем устроили соревнования по стрельбе. Перед отплытием на льдине был водружен государственный флаг СССР.

С легкой руки главнокомандующего С.Г. Горшкова флот быстро пополнялся новыми атомными кораблями, от которых тоже ждали рекордов. В начале 1963 г. на североморскую базу прибыл новый атомоход. По морской традиции его встречал весь личный состав соединения. Командира новой лодки капитана 2 ранга Ю.А. Сысоева здесь никто не знал. Тем пристальнее следили подводники, выстроенные на причале, за тем, как швартуется атомоход, — для командира и эки-

пажа любого корабля это лучшая визитная карточка. По воспоминаниям очевидцев, ошвартовался Сысоев в незнакомой бухте на удивление четко. Выше среднего роста, подтянутый и немногословный морской офицер быстро завоевал расположение своих коллег.

В конце сентября 1963 года атомоход под командованием Юрия Александровича Сысоева поднялся к последнему, девяностому градусу северной широты. Сысоев волновался, но запомнил, как в миле от полюса кто-то из команды пошутил: «Надо немного отвернуть от курса, как бы ось земную не погнули». А 29 сентября, на самом полюсе экипаж атомохода ожидал подарок судьбы — тонкий лед. Очевидно, течение вынесло на полюс ледяное поле с недавно затянувшейся полыньей. Перед Сысоевым неожиданно открылась уникальная возможность всплыть на пересечении меридианов.

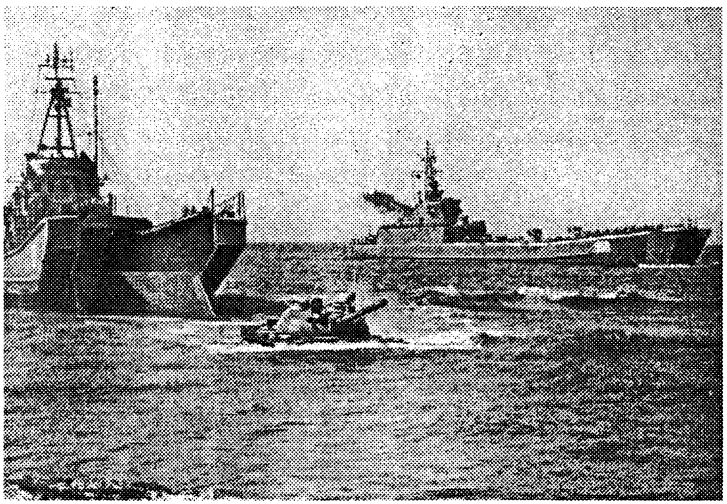
Подобного не делал еще никто из советских подводников — атомоходу предстояло с большой глубины точно попасть в мизерное «окошко». На полюсе, где, как утверждают законы физики, прекращает действовать центробежная сила, приборы подводного корабля могли повести себя совершенно непредсказуемо. Но рискованный маневр Сысоеву удался. Впоследствии один из членов экипажа, капитан 2 ранга Г.И. Юферов вспоминал: «Экипаж работал очень слаженно. Мы поднялись к ледяному ку-

полу планеты, как в лифте, и не почувствовали ни малейшего толчка. Стальной подводный дирижабль плавно «приледнился... Отдавая последнюю команду, командир подался плечами вверх, как будто сам проламывал лед...»

Атомоход Юрия Сысоева стал первым кораблем, получившим орден Красного Знамени в послевоенные годы. Золотые Звезды Героев командиру атомной лодки и руководителю похода адмиралу В.А. Касатонову вручал в Североморске главнокомандующий ВМФ Адмирал Флота СССР Сергей Георгиевич Горшков. А вскоре целый отряд атомных подводных лодок под командованием контр-адмирала А.И. Сорокина отправился в кругосветное плавание. Корабли отряда прошли около двадцати пяти тысяч миль в подводном положении. Когда отряд вернулся на базу, главнокомандующий ВМФ принял у Сорокина подробнейший отчет о работе техники и действии оружия в различных климатических условиях.

В послевоенные годы Горшков поставил перед собой основную цель — во что бы то ни стало поднять боеготовность флота, лучшим гарантом и мерилом которой, по мнению главкома, являлись активные действия военных кораблей на просторах Мирового океана. Эти действия отнюдь не ограничивались учебными маневрами, самыми значительными из которых, пожалуй, можно считать учения «Океан», состоявшиеся в

1970 г. Случалось, что корабли советского флота направлялись в далекую точку планеты, где требовалась их помощь, и действовали там в условиях, приближенных к боевым.



На учениях «Океан»: высадка десанта

В 1972 г. по просьбе правительства Бангладеш из кораблей Тихоокеанского флота была сформирована спасательная экспедиция, которая более двух лет провела в Читтагонге, очищая акваторию этого порта от неразорвавшихся снарядов, бомб, мин и останков затонувших кораблей. Общее время работы советских водолазов в Читтагонге оценивается в 40 тысяч часов, под водой ими было разрезано более полутора тысяч метров стальных конструкций, со дна удалось поднять 26 судов. Условия работы были исключительно трудными — слишком ве-

лик был риск подорваться на мине. Минная опасность усугублялась быстрым (более 5 уз.) течением реки Карнапхули, которая несла в гавань огромное количество желтовато-коричневого ила. Теплые прибрежные воды Читтагонга изобиловали червями и змеями и были до того мутными, что водолазам приходилось делать перерывы каждые шесть часов в ожидании смены приливов и отливов, когда вода в гавани «успокаивается» на 30—40 минут.

3 июня 1974 г. мир стал свидетелем еще одной крупной боевой операции кораблей Тихоокеанского флота. В этот день отряд тральщиков под командованием капитана 1 ранга (впоследствии контр-адмирала) А.Н. Апполонова начал долгий 8000-мильный переход в район Суэцкого залива, акваторию которого предстояло разминировать. Впереди моряков ожидали многочисленные коралловые рифы и тропическая пятидесятиградусная жара, из-за которой ступать по палубе корабля было так же приятно, как танцевать на раскаленной жаровне. Несмотря на трудности, тральщики справились со своей задачей. За четыре месяца они «пропахали» огромный залив площадью 1700 квадратных миль 21 раз.

В кишевшем минами Суэцком заливе не обошлось без опасных ситуаций. Во время траления у борта тральщика, которым командовал капитан 3 ранга В. Свиридов, взорвалась мина.

Корабль получил больше десятка опасных пробоин, через которые тут же устремилась забортная вода. Вся команда тральщика вступила в изнурительный бой со стихией. Особенно досталось котельному машинисту Ю. Миронову, который в момент взрыва находился на вахте. Обнаружив, что вода поступает в топливную цистерну, он нырнул под слой мазута и начал заделывать пробоины. Работал, пока позволяло дыхание, затем выныривал наружу. После короткого отдыха машинист вновь окунался в мазут. Во все три пробоины, находившиеся значительно ниже ватерлинии, ему удалось вогнать прочные деревянные пробки. Герметичность борта была восстановлена, а Миронова наградили медалью «За боевые заслуги»...

Обо всех операциях ВМФ, общее руководство которыми осуществлял дважды Герой Советского Союза, Адмирал Флота главнокомандующий С.Г. Горшков, в рамках этой книги рассказать невозможно. В 1980 г. Сергей Георгиевич был удостоен Государственной премии СССР. С 1986 г. Горшков работал в Группе генеральных инспекторов Минобороны.

В 1988 году Сергея Георгиевича Горшкова не стало.

ГЕРМАНИЯ

ЭРИХ РЕДЕР

Конец эпохи линкоров

Ранним утром 31 декабря 1942 года отряд немецких кораблей в составе «карманного» линкора* «Лютцов», тяжелого крейсера «Хиппер» и шести эсминцев обнаружил британский арктический конвой в охранении нескольких эсминцев и корветов. Командир конвоя капитан I ранга Шербрук настолько умело руководил действиями кораблей охранения, что произошло нечто неожиданное. Более часа его маленький отряд отвлекал на себя внимание противника. За это время суда конвоя успели ускользнуть от преследования, а отряд Шербрука получил подкрепление в виде легких крейсеров «Шеффилд» и «Ямайка». Выполняя постоянно действовавший приказ Гитлера не вступать в бой с крупными силами противника, немецкие корабли отступили. Каждая из сторон потеряла в этом бою по эсминцу, к тому

* Тип корабля, появившийся в 1930-е годы в Германии. «Карманный» линкор имел водоизмещение тяжелого крейсера, а по артиллерийскому вооружению напоминал обычный линкор.

же немецкий тяжелый крейсер «Хиппер» получил серьезные повреждения.

Неудачный бой «Хиппера» и «Лютцова» с малыми силами англичан привел Гитлера в состояние бешенства. Он осыпал командиров своих кораблей горькими упреками и в порыве гнева приказал исключить из состава флота все линкоры и крейсера, что грозило полным провалом морской войны. Гитлер кричал, что прикажет распилить все крупные корабли флота и отдаст металл армии и авиации, а экипажи кораблей пошлет на подводные лодки, единственно полезные в этой войне. Масла в огонь подлил Геринг. Он давно и страстно ненавидел Редера и использовал любой удобный случай, чтобы смешать его с грязью. Явившись на прием к Гитлеру, Геринг в очередной раз принялся уверять фюрера, что его авиация может решить и решает все задачи лучше, чем надводные корабли Редера. Лживые слова Геринга упали на благодатную почву. Не добившись от фюрера отмены опрометчивого решения лишить флот больших надводных кораблей, гросс-адмирал подал прошение об отставке, которая была немедленно принята.

Эрих Редер родился 24 апреля 1876 года в одном из предместий немецкого города Гамбурга. По окончании военно-морского учили-

ща в Киле лейтенант цур зее Редер получил назначение на корабль Его Величества «Заксен», а спустя пару лет был переведен на флагманский корабль принца Генриха «Дойчланд». В самом начале своей карьеры Эрих Редер — молодой человек из среднего класса с манерами и воспитанием аристократа — был обласкан кайзером, оценившим его военные и литературные способности. Последние были унаследованы Эрихом от отца, преподавателя английского и французского языков. Вильгельм II часто приглашал талантливого офицера для дискуссий на свою яхту «Гогенцоллерн». Возможно, поэтому Редер был быстро принят в высших офицерских кругах и в 1912 г. зачислен в штаб вице-адмирала фон Хиппера, командующего Атлантической эскадрой.

Свою высшую награду, железный крест 1-й степени, Эрих Редер получил в морском бою 1915 года. А впереди была знаменитая Ютландская битва, в ходе которой полностью раскрылся флотоводческий талант Редера. Победу Веймарской республики Редер встретил в должности начальника центрального бюро командования ВМС, но вскоре попал в незаслуженную опалу. Наконец в 1928 г. руководство страны вспомнило о былых заслугах Редера, предложив ему пост командующего военно-морскими силами.

В тяжелый для страны период новый командующий, адмирал Эрих Редер, возглавил нелегальное строительство флота, которое шло вразрез с главными военными статьями Версальского договора. Этот договор запрещал Германии иметь флот открытого моря, ограничивая возможности роста немецких ВМС легкими прибрежными силами.

В феврале 1933 г., сразу после прихода нацистов к власти, Эрих Редер побывал на приеме у Адольфа Гитлера. Несмотря на равнодушие к политическим играм, адмирал сумел быстро завоевать доверие Гитлера, поскольку разделял его наступательные планы. На многолюдных совещаниях у Гитлера Редер предпочитал держаться особняком. Обладая недюжинным умом и блестящими организаторскими способностями, этот человек являл собой законченный тип индивидуалиста, не привыкшего брать в расчет чужое мнение. Кроме того, будучи человеком глубоко религиозным, Редер не терпел грязных методов достижения своих целей и питал хорошо скрываемое презрение к выскочкам фюрерской «закваски». Это презрение превращалось в резкое противодействие, когда высшее партийное руководство пыталось вмешаться во внутренние дела флота. По словам немецкого историка Ф. Руге, «своей сплоченностью немецкие ВМС были обязаны исключительно Редеру».

Война, в которой по другую сторону баррикады могла оказаться Великобритания, представлялась Редеру совершенно безнадежной и бессмысленной. Все военные игры, проводимые под его руководством, были ориентированы исключительно на конфликт с Францией — Польшей — Россией, а немецкий флот строился по образу и подобию этих держав.

Принципы, положенные Редером в основу строительства флота, начали меняться после того, как в 1938 году Гитлер включил Великобританию в число возможных противников. Зимой 1938/39 года Редер представил фюреру две новые судостроительные программы. Первая программа предлагала перенести центр тяжести на подводные лодки и броненосцы, способные нанести удар по английскому торговому судоходству. Это был быстрый, дешевый, но не слишком эффективный путь. Вторая программа предусматривала строительство небольшого, но очень мощного флота, ядро которого составляли линкоры и который мог бы с успехом противостоять английским боевым кораблям. Редер не скрывал от фюрера, что второй план разработан на дальнюю перспективу. Если же война на море начнется в ближайшие пять лет, то Германии будет нечего противопоставить кораблям англичан, поскольку немецкий флот будет еще не достроен. Однако, посчитав, что до 1945 года сильный

флот Германии не потребуется, Гитлер сделал выбор в пользу многообещающей второй программы (плана Z).

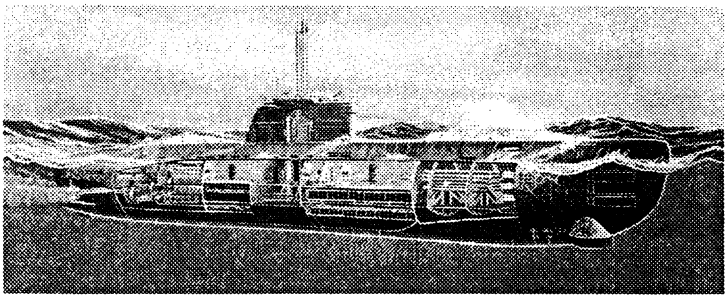
Преждевременное начало войны с Англией повергло гросс-адмирала Редера в глубочайшее уныние (что проку от недостроенных линкоров?). Историки часто вспоминают заявление, сделанное командующим немецких ВМС в первые дни войны: «Даже используя свою полную мощь они [надводные силы германского флота — *прим. авт.*] смогут только показать, как нужно погибать».

Говоря так, Эрих Редер делал все от него зависящее, чтобы этого не случилось. Накануне войны Редер выбрал тактику частой смены позиций и ухода судов в отдаленные районы «для создания неопределенности» — другими словами, чтобы дезинформировать британское адмиралтейство. 21 августа 1939 г. «карманный» линкор «Граф Шпее» отправился вокруг Британских островов к побережью Южной Америки, а через три дня другой такой же линкор «Дойчланд» начал переход в Северную Атлантику. Еще до выхода в море больших надводных кораблей 18 немецких субмарин заняли позиции к северу и северо-западу от Британских островов. Благодаря этому в начале войны флот Германии мог успешно действовать против более мощного, но еще не развернутого английского флота.

Летом 1939 г. Редер впервые осознал несостоятельность недавно принятой судостроительной программы. Достижения немецких субмарин в ходе больших маневров, проведенных летом 1939 года, настолько поразили Редера, что гросс-адмирал решил довести их численность, предусмотренную планом Z, до 300 единиц. В недалеком прошлом убежденный сторонник надводного флота, Редер был вынужден поставить перед Гитлером вопрос о срочном форсировании строительства подводных лодок. Судостроительным верфям новая программа была вполне по силам, но существовало другое более важное препятствие — тайное неодобрение планов Редера Гитлером, который с первых дней войны отдавал приоритет действиям на суше. Редер неоднократно являлся к Гитлеру в надежде упрочить положение подводного флота, а вернувшись из рейхсканцелярии, сетовал на то, что сырье и рабочая сила отбираются у верфей на нужды армии и ВВС.

Основным аргументом Редера в его словесных дуэлях с фюрером выступала полная неготовность Англии к противолодочной обороне. На первом этапе войны это соответствовало истине. Однако англичане успели создать мощный противолодочный флот до того, как со стапелей сошли первые немецкие лодки новой постройки. Момент для перехвата инициативы у противника был упущен. Незаметно для

себя Редер с Гитлером совершили еще одну ошибку. В погоне за количеством боевых единиц Германия начала строить лодки малого



Немецкая подводная лодка XXI серии, 1944 г

водоизмещения, которые не могли успешно действовать на океанских коммуникациях. Этот неправильный подход сохранялся до середины войны, пока в строй не начали вступать большие океанские субмарины XXI серии.

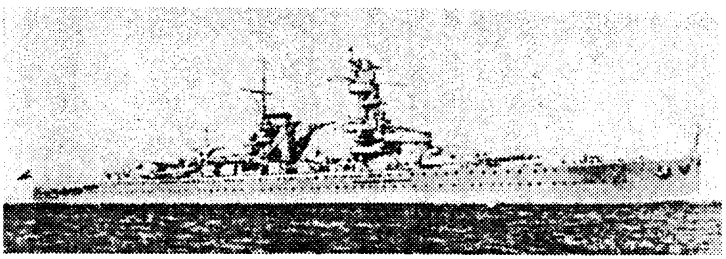
До войны английское адмиралтейство считало, что отдельные суда могут выполнить задачу доставки грузов в Англию успешнее, чем суда, совершающие переходы в составе конвоев. Печальная участь лайнера «Атения», потопленного немецкой субмариной в первый день войны, изменила взгляды британского высшего командования. Однако быстро организовать хорошую конвойную службу, действие которой распространялось бы на дальние районы океана (более 300 миль от берега), англичанам не удалось. В конце сентября 1939 г. Гитлер по предложению Редера санкциониро-

вал постепенное усиление подводной войны. В результате только за четыре последних месяца 1939 года Англия потеряла от немецких подводных лодок 114 судов.

И все-таки временное преимущество немецкого подводного флота не было использовано в полной мере. Опасаясь активных действий на два фронта, Редер действовал сдержанно и для начала предполагал вести неограниченную морскую войну лишь в нескольких опасных зонах. Другие же районы до поры оставались зоной действия призового права, которое позволяло топить торговые суда противника только в случае неудовлетворительных результатов досмотра. Санкцию Гитлера на проведение «строжайшей» войны без каких-либо ограничений Редер получил только через год. А пока глава третьего рейха рассматривал войну на море как один из способов заставить англичан отказаться от войны с фашистской Германией. По замыслу Гитлера и Редера, особое политическое давление на Англию должны были оказать действия двух немецких линкоров — «Дойчланда» и «Графа Шпее». Сам Уинстон Черчилль считал, что появление в Атлантике даже одного такого корабля вызовет «большой морской кризис».

К середине октября 1939 г. «Дойчланд» отправил на дно два торговых судна и совершил грубую дипломатическую ошибку, захватив

американское грузовое судно «Сити оф Флинт». По пути в Германию через территориальные воды Норвегии трофейное судно было пере-

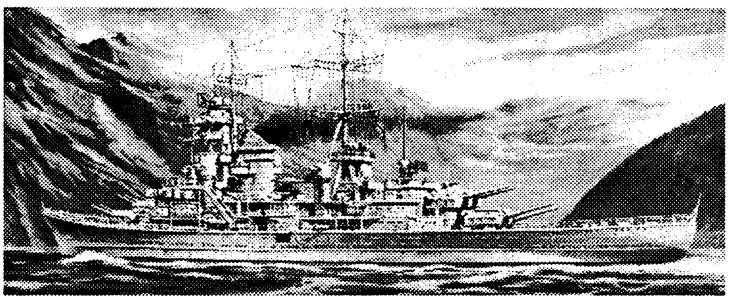


Линкор «Дойчланд»

хвачено норвежцами и возвращено владельцу. «Карманный» линкор «Граф Шпее» успешно действовал между Пернамбуко и Кейптауном, а затем в районе о. Мадагаскар и потопил суда общей грузоподъемностью около 50000 тонн.

Два немецких линкора сковывали крупные силы союзников. В течение трех месяцев за ними охотились девять боевых групп — всего 28 кораблей. В конце концов титанические усилия британских ВМС были вознаграждены. 13 декабря 1939 года три английских крейсера — «Эксетер», «Эйджекс» и «Акилез» успешно атаковали линкор «Граф Шпее» в южноамериканских водах, у устья реки Ла-Плата. Совершив тактическую ошибку, командир линкора не сумел вывести свой корабль в открытое море. Несмотря на явное превосходство в артиллерии (дальность стрельбы орудий «Графа Шпее» оказалась на 7000 м больше,

чем у английских крейсеров), линкор был вынужден спасаться бегством и искать убежища в Монтевидео. Однако местные власти

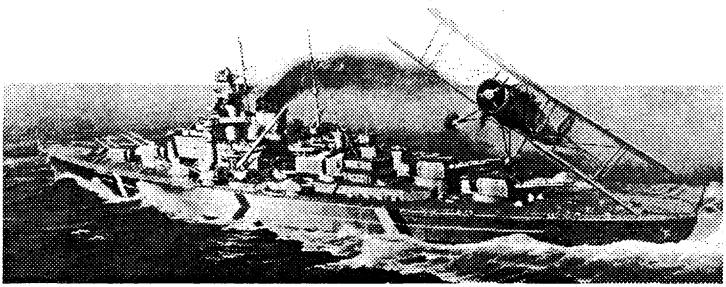


Тяжелый крейсер «Принц Ойген»

согласились дать приют «Графу Шпее» лишь на 72 часа. После этого линкор снова вышел в море, где его поджидал английский флот, и был затоплен собственной командой, которая не отважилась принять еще один бой с противником. Германия получила серьезный повод усомниться в мощи своих «карманных» линкоров, на строительстве которых в свое время так настаивал Редер. В течение нескольких месяцев после этого боя немцы совершенно не использовали своих надводных рейдеров.

К 1941 году Гитлер планировал ввести в строй серию из четырех тяжелых крейсеров: «Адмирал Хиппер», «Принц Ойген», «Лютцов» и «Зейдлиц». Крейсер «Лютцов», заложенный в августе 1937 года, был спущен на воду 1 июня 1939 г. Вскоре после этого гер-

манская военно-морская доктрина сделала ставку на тотальную подводную войну, поскольку затраты на строительство больших надводных



Линкор «Бисмарк»

кораблей себя не оправдали. Достроив заложенные ранее линкоры «Бисмарк» и «Тирпиц», а также три тяжелых крейсера, немцы направили усилия на строительство подводного флота. Достройка «Лютцова» была приостановлена.

Дальнейшую судьбу немецкого тяжелого крейсера, как это ни странно, определили пакт Молотова-Риббентропа и последовавший сразу за ним договор с СССР о дружбе и границе. Заключенные в августе-сентябре 1939 года, они привели к подписанию еще одного документа — Хозяйственного соглашения. В обмен на ряд военных и промышленных товаров Советский Союз обязался поставлять Германии важное стратегическое сырье и продовольствие. Кроме того, с подачи Редера, соглашение предусматривало предоставление германским

«кригсмарине» военно-морской базы на территории СССР.

В начале второй мировой войны германский флот был практически заперт в Балтийском и Северном морях и его действия могли легко контролироваться противником. Не было секретом для англичан и расположение немецких военно-морских баз. Поэтому, задумывая морскую блокаду Великобритании, Гитлер остро нуждался в хорошо защищенной базе для подводных лодок и быстроходных крейсеров.

Это прекрасно понимал и командующий германским военно-морским флотом Эрих Редер. С согласия Гитлера гросс-адмирал предложил имперскому министру иностранных дел Иоахиму Риббентропу попытаться заключить с Советским Союзом соглашение об аренде одного из глубоководных заливов Баренцева моря в районе Мурманска. Сталин не стал возражать и поручил подбор вариантов дислокации германской военно-морской базы Главному штабу ВМФ и лично наркому Н.Г. Кузнецову.

Вскоре германскому МИДу были представлены возможные варианты расположения базы, но окончательный выбор оставался за гросс-адмиралом. В ответ на запрос Редера 11 октября 1939 г. германский военно-морской атташе в СССР капитан цур зее (что соответствовало званию капитана 1 ранга) К. Баумбах рекомендовал остановиться на варианте раз-

мещения базы в губе Западная Лица, расположенной всего в 25 милях к западу от Мурманска.

С этим вариантом согласилась и советская сторона. Новая секретная база в документах германского генерального штаба получила шифр «База Норд». В качестве платы за аренду советской территории Германия обязалась передать СССР недостроенный тяжелый крейсер «Лютцов», а также поставить броню для строившихся линкоров типа «Советский Союз».

31 мая 1940 г. крейсер, доставленный немецкими буксирами, пришвартовался у достроечной стенки Балтийского завода. В Германию на сталелитейные заводы Круппа для определения размеров и конфигурации броневых плит были направлены секретные чертежи новейших советских линкоров. Таким образом Эрих Редер убил сразу двух зайцев — избавил свой флот от недостроенного и ненужного крейсера и получил тактико-технические данные строящихся советских линкоров. Для сохранения секретности сделки гросс-адмирал приказал присвоить название «Лютцов» другому крупному кораблю — «карманному» линкору «Дойчланд». С разработкой плана «Барбаросса», предусматривавшего захват Ленинграда в первые две недели войны, гросс-адмирал рассчитывал вернуть уже достроенный «Лютцов» обратно.

Сразу после подписания соглашения об аренде базы в губе Западная Лица началась подготовка к строительным работам по возведению причалов, укрытий, мастерских, которым так и не суждено было завершиться. После захвата немцами хорошо оборудованных баз на норвежском побережье Баренцева моря надобность в «Базе Норд» отпала.

Вся офицерская элита во главе с Редером, надолго усвоившим жестокие уроки первой мировой войны, вполне отдавала себе отчет в том, что означает выступить малым флотом против всей военно-морской мощи Англии. Даже сам Наполеон, вспоминали историю адмиралы, не смог задушить Англию и фактически оказался запертым на европейском континенте. Однако немецкое военно-морское руководство помнило и другое: во время войны 1914—1918 гг. немцам удавалось нарушать британскую морскую блокаду, используя довольно широкий ввоз контрабандных товаров через Скандинавию.

Чтобы отрезать Англию от источников снабжения и изолировать ее от остального мира, Гитлеру было недостаточно овладеть Бельгией, Голландией и Францией. Захват опорных пунктов в Скандинавии, особенно на норвежском побережье, служил естественным завершением германского плана морской войны против Великобритании. Помимо блокады про-

тивника на северном участке, захват Норвегии означал для немцев обеспечение бесперебойного вывоза шведской железной руды, отсутствие которой могло парализовать германскую промышленность, и приобретение нового плацдарма для наступательных операций.

В начале декабря 1939 г. Редер сделал доклад Гитлеру о необходимости оккупации Норвегии. Он подробно обрисовал те выгоды стратегического порядка, которые получит третий рейх после того, как в его руках окажется длиннейшее западное побережье Скандинавии с его укромными фьордами и гаванями. «Фюрер быстро понял значение норвежской проблемы», — удовлетворенно констатировал Эрих Редер. Первым делом гросс-адмирал попробовал решить вопрос мирным путем. Редер организовал встречу между Гитлером и прогермански настроенным норвежским политиком Квислингом, которого ошибочно считал способным оказать влияние на норвежский парламент. Однако Квислинг обманул ожидания Редера. Кроме того, немцам стало известно, что англичане собираются заминировать внутренний норвежский фарватер. Это положило конец колебаниям Гитлера, который 1 марта 1940 г. подписал приказ о начале операции «Везерюбунг» (вторжение в Норвегию и Данию).

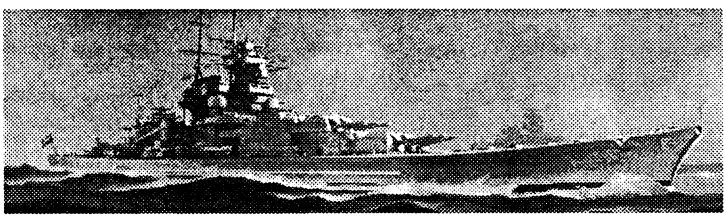
Норвежская операция противоречила всем

принципам военно-морской стратегии за исключением одного — внезапности. Силам вторжения предстояло пересечь море, контролируемое противником, и за тысячу миль от своих баз высадить войска сразу в нескольких пунктах — Нарвике, Тронхейме, Бергене, Кристиансанде, Арендале и, наконец, в Осло. Чтобы достичь успеха, немецкое командование решило использовать весь свой надводный флот и большую часть подводного. Редер допускал возможность, что захват Норвегии может стоить Германии потери половины надводных кораблей. Эти опасения стали казаться напрасными, когда 9 апреля все основные порты почти без боя оказались в руках немцев. В первые дни операции германский флот получил лишь небольшой «булавочный укол» в виде повреждения тяжелого крейсера «Хиппер». Однако радость Редера оказалась преждевременной. Опомнившись, англичане нанесли контрудар по Нарвику. В результате этой операции немцы лишились всех одиннадцати эсминцев, стоявших в местном порту.

Несмотря на ряд небольших успехов британских ВМС, операция в Норвегии закончилась полным поражением союзников. 28 мая 1940 г. английские силы заняли Нарвик лишь затем, чтобы иметь возможность эвакуировать морем 24 000 солдат сухопутной армии. Чтобы помешать эвакуации, Редер выслал на се-

вер линейные корабли «Шарнхорст» и «Гнейзенау», которые встретили и потопили английский авианосец «Глориес», два эсминца охранения и противолодочный тральщик.

В конце 1941 года Гитлер решил, что тяжелые корабли, воевавшие в Норвегии, должны быть возвращены из Бреста в Германию. Наи-



Линейный корабль «Гнейзенау»

лучшим вариантом решения этой задачи глава третьего рейха считал внезапный прорыв эскадры через Ла-Манш. В январе следующего года гросс-адмирал Эрих Редер получил личный приказ фюрера заняться разработкой планов этой дерзкой операции. Для перехода предстояло выбрать такие курсы, которые позволили бы кораблям идти на полной скорости, минуя поставленные англичанами минные поля. С этой целью немцы протралили и обставили буями специальные фарватеры. Несмотря на огромный риск, операция, начатая в первых числах февраля, была завершена блестяще и до сих пор служит хрестоматийным примером тактического мастерства.

Но планы гросс-адмирала простирались еще

дальше на север. В конце 1939 г. на совещании верховного командования по военно-морским вопросам Эрих Редер доложил Гитлеру о перспективах использовании северных коммуникаций для борьбы со странами антигитлеровской коалиции. Предложение командующего германским флотом о переброске крейсеров Северным морским путем было принято. 5 января 1940 г. Редер приказал военно-морскому атташе в Москве Баумбаху срочно собрать всю необходимую информацию о Севморпути и выяснить мнение советского руководства относительно использования этой коммуникации германскими кораблями. Баумбах был принят наркомом обороны Ворошиловым и наркомом иностранных дел Молотовым (в то время непосредственным руководителем И.Д. Папанина — начальника Главсевморпути). Советское руководство не возражало против использования Севморпути и, более того, предложило осуществлять ледовую проводку немецких рейдеров советскими ледоколами. Одновременно Сталин дал понять, что проводку рейдеров можно было бы считать компенсацией за приобретение крейсера «Лютцов». До того, как в Кремле осознали всю нелепость создавшегося положения, немцам удалось провести Севморпутем один боевой корабль — вспомогательный крейсер «Комет».

Вступление в войну Италии открыло для не-

мецкого флота новый театр действий — Средиземноморский бассейн. Однако Гитлер не спешил использовать его в морской войне против Англии. В апреле-мае 1941 г. действия немцев на Средиземном море все еще носили ограниченный характер. Даже рискованная экспедиция на о. Крит была организована Гитлером с единственной целью — «округлить» свои новые владения на Балканах. Постепенно начали проявляться последствия предыдущих походов немецкого флота. В Ираке началось восстание против британского владычества, которое отвлекло часть сил англичан с других фронтов. Заботясь о собственном будущем, определенные политические круги Франции предложили Гитлеру через адмирала Дарлана поддержку действий, направленных против английского флота. У Германии появился редкий шанс быстро захватить восточную часть Средиземного моря, чтобы установить контакт с враждебными Англии государствами Ближнего Востока. Понимая это, гросс-адмирал Редер старался убедить фюрера воспользоваться благоприятной обстановкой, но потерпел неудачу. В те дни Гитлера волновала Россия и только она одна.

К намерению Гитлера одновременно вести войну с двумя сильными противниками — Англией и Советским Союзом — Редер относился крайне отрицательно. По мнению гросс-

адмирала, главным противником Германии оставалась Великобритания, с которой следовало покончить до нападения на СССР.

О своих интересах в Средиземноморье Гитлер вспомнил поздно и некстати. 26 августа 1941 года в связи с перебоями в снабжении североафриканского корпуса Роммеля он отдал личный приказ — перебросить большую часть подводных лодок в Средиземное море. Как справедливо считали Редер и командующий подводным флотом Дениц, куда правильнее было бы оставить лодки в Атлантике. Успешный осенний блиц германских подводников сулил англичанам значительные потери в торговом тоннаже. Гитлер выслушал доклад гросс-адмирала, но остался при своем мнении. Для этого имелись веские причины. Недавняя затея Редера парализовать английское судоходство в Атлантике совместными усилиями надводного и подводного флота закончилась гибелью нового немецкого линкора «Бисмарк». Авторитет гросс-адмирала в глазах Гитлера резко упал. Отныне задача борьбы с торговым судоходством противника была почти целиком возложена на плечи адмирала Деница.

Массовый уход подводных лодок из Атлантики произошел в конце ноября 1941 г., когда Гитлер приказал сосредоточить подводный флот в районе Гибралтара. Это означало прекращение войны в Атлантике на семь решаю-

щих недель, за которые Германия приобрела нового противника — Соединенные Штаты Америки.

12 декабря 1942 года, на следующий день после объявления войны США, Гитлер провел срочное совещание с Редером. До сих пор германские подводные лодки не совершали рейдов к атлантическому побережью Северной Америки. Теперь им предстояло наверстать упущенное. Планируя эту операцию, Редер ошибочно считал, что военные действия со стороны Японии ослабят напряжение в Атлантике, поскольку самые мощные военные корабли США будут отвлечены на Тихий океан. А потому для действий против американского флота гросс-адмирал выделил всего шесть немецких субмарин. Все они, правда, были переданы в руки лучших асов-подводников.

Для развертывания этих шести лодок Деницу потребовался целый месяц. Отсрочка дала возможность американцам своевременно поставить защитное минное заграждение у мыса Чесапик, а также защитить Нью-Йорк и другие порты противолодочными сетями. Однако это не смогло предотвратить вторжения немецкого флота в прибрежные воды США. Первый болезненный удар по американскому судоходству был нанесен 12 января 1942 года, когда в 300-х милях восточнее мыса Код германская подводная лодка «U-123» торпедировала и по-

топила английский пассажирский пароход «Cyclops». По признанию самих американских адмиралов, успех первых атак побережья США «был просто возмутительным».

Давно назревавший конфликт между адмиралом Редером и Гитлером, который был связан с различием в их взглядах на немецкий флот, в январе 1943 года достиг критической точки. Непосредственной причиной разрыва послужили неудачные действия «Хиппера», «Лютцова» и шести эскадренных миноносцев против более слабого английского эскорта арктического конвоя «JW-51B». Решающий разговор между Гитлером и Редером состоялся 6 января. Он начался 90-минутной обличительной речью фюрера, поставившей под сомнение все действия германского флота в прошлом, настоящем и будущем. Редеру, который фактически не имел возможности вставить слово, в конце концов было приказано подготовить свои предложения по выводу из строя всех крупных кораблей. 15 января он представил Гитлеру докладную записку, из которой следовало, что списание линкоров и крейсеров на слом приведет к подрыву военно-морской мощи страны. Однако Гитлер остался непреклонным. 30 января 1943 года он принял отставку Редера, который после этого продолжал работать в скромном звании адмирал-инспектора ВМФ. Личная трагедия бывшего гросс-адмирала со-

стояла в том, что самые ценные его предложения, способные повлиять на ход войны, полностью игнорировались Гитлером. В этом отношении преемник Редера — Дениц — оказался более удачливым.

В 1946 году международный трибунал приговорил бывшего гросс-адмирала немецких ВМС, а впоследствии советского военнопленного Эриха Редера к пожизненному заключению. В 1955 году Редер был освобожден из тюрьмы по состоянию здоровья, а всего через пять лет скончался в Киле — городе, где прошла его юность.

ГЮНТЕР ПРИН

Гибель линкора «Ройал Оук»

Вот уже около часа Дениц мерил шагами свой кабинет. Командующий подводным флотом явно волновался. Да и как могло быть иначе, если немецкая подлодка (будь неладен ее командир Лемп!) вопреки правилам международной конвенции отправила ко дну английский пароход «Атения» со 128 пассажирами на борту. Дениц был одним из немногих, кто знал о том, что потопление английского пассажирского судна 3 сентября 1939 г. — не более, чем трагическая ошибка. Поскольку «Атения» шла противолодочным зигзагом, командир субмарины принял ее за военный транспорт, который, без сомнения, надлежало атаковать.

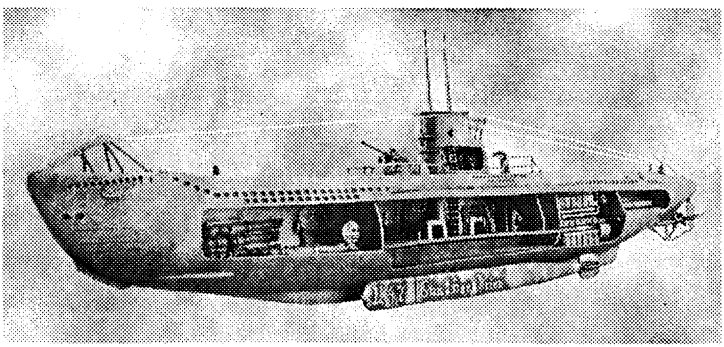
Допущенный промах Дениц решил сохранить в строжайшем секрете: после его разговора с Лемпом из судового журнала исчезли все уличавшие лодку записи. Но рано или поздно все тайное становится явным. Официальный Лондон вполне справедливо обвинил Германию в том, что она в первый же день боевых

действий нарушила соглашение 1930 года, запрещавшее военным кораблям уничтожать гражданские суда без предварительного задержания и досмотра. Несмотря на то, что германское правительство упорно отрицало причастность своего флота к потоплению пассажирского судна, англичане не сомневались — немцы развернули неограниченную подводную войну. В действительности это произошло несколько позже, через пару месяцев, когда на морские коммуникации противника вышла тройка подводных лодок Прина, Шепке и Кречмера...

Планы нанесения удара по неприступной бухте Скапа-Флоу — главной военно-морской базе англичан — немецкое командование вынашивало долго и бережно. Ненависть немцев к этой базе была вполне объяснима: именно Скапа-Флоу стала братской могилой кораблей германского флота, затопленного после первой мировой войны. Взять реванш предстояло немецкой подлодке «U-47» под командованием капитан-лейтенанта Гюнтера Прина, которой предписывалось скрытно проникнуть в бухту и потопить стоящие на рейде корабли.

Задача Прина была не из легких. Пролив Керк, единственно пригодный для прорыва вражеских подлодок в Скапа-Флоу, надежно перекрыли корпуса двух лежавших на дне стареньких брандеров. Англичане специально затопили их в самых узких местах и без того

тесного фарватера. Собираясь проникнуть в Скапа-Флоу, Прин ждал очередного прилива, иначе лодка подвергалась риску сесть на мель.



Немецкая подводная лодка «U-47»

Действовать в бухте предстояло оперативно, не дожидаясь, пока скорость приливного течения возрастет настолько, что помешает лодке быстро выйти в открытое море и избавиться от возможного преследования.

Ночь, на которую была намечена операция, выдалась светлой, но Прин решил ни на йоту не отступать от своего плана. С началом прилива «U-47» благополучно проскользнула в рейд, слегка задев рулями одно из затопленных судов. Субмарина довольно долго бороздила бухту в поисках кораблей противника, пока Прин не заметил британский эсминец, дежуривший в северной части базы у пролива Холм. Взяв курс на север, командир «U-47» наконец обнаружил то, что искал. У причальной стенки стояли два военных корабля. Вспышки

северного сияния то и дело освещали их массивные силуэты.

В одном из кораблей противника Прин мгновенно узнал английский линкор «Ройал Оук», другой оказался авианосцем «Пегасус» старой довоенной постройки. Лодка всплыла в крейсерское положение и пустила по целям пару торпед. В свете северной ночи Прин отчетливо разглядел, как одна из них пробила носовую часть «Пегасуса».

Удивительно, но прозвучавший взрыв не смутил спокойствия Скапа-Флоу — никакой реакции англичан на появление «гостя» не последовало. Это заставило командира «U-47» усомниться в успехе недавней торпедной атаки. Прин опасался, что, услышав взрыв, англичане быстро заблокируют все выходы из бухты, и все же отважился на повторный залп. Решение командира субмарины было тем более смелым, что новому залпу должна была предшествовать двадцатиминутная перезарядка порожних торпедных аппаратов. Все время, пока торпедисты колдовали над боезапасом, «U-47», рискуя быть обнаруженной, находилась в надводном положении, чтобы после перезарядки немедленно пойти на сближение с линейным кораблем. Свой последний шанс Прин использовал до конца: обе торпеды были выпущены с минимальной дистанции и поразили «Ройал Оук».

Линкор начал быстро погружаться в воду, а

на берегу все пришло в движение. Англичане не могли предположить, что в бухте срудует немецкая подводная лодка, и искали противника в воздухе. Били зенитные орудия, метались по небу лучи прожекторов, а тем временем лодка возвращалась в пролив Керк.

На обратном пути «U-47» чуть не натолкнулась на английский эсминец, охранявший вход в пролив. Прину ничего не оставалось, как вести субмарину прежним курсом в надежде проскочить мимо противника. «U-47» несказанно повезло. В самый критический момент, когда расстояние между двумя кораблями сократилось до минимума, эсминец резко отвернул в сторону — очевидно, собрался прочесать бухту. Капитан-лейтенант Прин без помех вывел подводный корабль в открытое море...

К началу военных действий против Англии Гюнтер Прин имел десятилетний стаж подводника. Лодка «U-47» перешла под его начало еще в мирное время, а потому командир знал свой корабль наизусть и успел хорошо сработаться с экипажем.

13 октября 1939 г. лодка Прина проникла в главную военно-морскую базу англичан Скапа-Флоу и уничтожила линейный корабль «Ройал Оук». Для британского правительства это было большим ударом. Достаточно сказать, что гибель линкора стала отдельным предметом об-

суждения в нижней палате английского парламента, после того как 2 ноября 1939 г. Черчилль представил вниманию парламентариев пространный доклад о противоборстве воюющих держав на море. Происшедшее в Скапа-Флоу казалось тем более досадным, что накануне британское адмиралтейство решило выставить дополнительные заграждения в проливе Керк. Командование английских ВМС собиралось затопить здесь еще одно большое старое судно, выкупив его у владельца. Однако государственное казначейство не спешило выделять для этих целей кругленькую сумму. Английским адмиралам пришлось походить по инстанциям, доказывая необходимость усиления защиты Скапа-Флоу. В конце концов казначейство все-таки раскошелилось, но было уже поздно. Старое судно неторопливо вышло из лондонского порта в Керк как раз в тот день, когда Прин успешно атаковал «Ройал Оук».

Конец 1939 года оказался для «U-47» исключительно удачным. Только за один поход в ноябре-декабре подлодка капитан-лейтенанта Прина отправила ко дну три вражеских транспорта общим тоннажем 31 тыс. т. Вместе с тем плохое качество боезапаса принесло ряд разочарований. Напрасно Прин каждый раз старательно выверял позицию для атаки. Шесть торпед, выпущенных лодкой по британским кораблям, попросту не взорвались.

В апреле 1940 года весь действующий подводный флот Германии был спешно переброшен в район Нарвика. Этот отдаленный норвежский порт, снабжавший Германию железной рудой, являлся одинаково лакомым кусочком для немцев и союзных англо-французских войск. Случилось так, что десантным отрядам Дитля удалось высадиться в Нарвике на день раньше, чем англичанам. Немецкие субмарины должны были помешать британским надводным кораблям с контрдесантом на борту прорваться к норвежскому побережью. Занять оборонительный рубеж у Нарвика предстояло и лодке «U-47» под командованием капитан-лейтенанта Прина.

У берегов Норвегии германский подводный флот потерпел полное фиаско. В ходе операции немецкие подлодки предприняли не менее пяти попыток потопить мощный английский линкор «Уорспайт», но ни одна из них не увенчалась успехом. Пожалуй, было бы ошибкой полностью винить в этом торпедные расчеты немецких субмарин. Неудачи немецких подлодок в северных фьордах отчасти объяснялись недостатками германского торпедного оружия. Недавно принятые на вооружение торпеды с магнитным взрывателем срабатывали то слишком рано, то слишком поздно, а иногда и вовсе отказывались взрываться под килем вражеского корабля или значительно

отклонялись от заданного курса. Основная причина странного поведения магнитных торпед крылась в том, что англичане, для которых не был секретом принцип действия нового оружия, периодически размагничивали свои корабли. Хромало и качество изготовления магнитных взрывателей. Не догадываясь об этом, Прин совершенно безрезультатно выпустил семь торпед по британским военным транспортам, которые в это время спокойно занимались высадкой десанта на побережье Вогс-фьорда. Каково же было удивление командира «U-47», когда в перископ ему удалось рассмотреть след движения одной из торпед — она шла, как ей хотелось.

После захвата Азорских островов американцы создали специальные базы ВВС для действий против немецких подлодок, что вынудило Германию увести большинство своих субмарин в открытую часть Атлантики. Торговые суда, огибавшие берега Африки на пути в Англию, как правило, пополняли запасы топлива во Фритауне. Капитаны судов считали этот район относительно безопасным, а потому зачастую выходили из Фритауна без охранения. Однако именно здесь их поджидали немецкие лодки. Если же торговым судам удавалось прорваться через первую линию подлодок, то, выйдя в Северную Атлантику, они неизбежно становились жертвами знаменитой

7-й флотилии (порт Сен-Назер), в состав которой одно время входила и субмарина «U-47». Боевую рубку лодки Гюнтера Прина украшало изображение взбешенного быка. Со временем такую эмблему стали носить почти все корабли 7-й флотилии.

В марте 1941 года почти одновременно погибли три лучшие немецкие подлодки под командованием Шепке, Кречмера и Прина, что отнюдь не было случайным совпадением. К тому времени англичане значительно усилили противолодочную оборону своих конвоев. Пятьдесят эсминцев, которые Англия получила от Соединенных Штатов в обмен на 99-летнюю аренду нескольких британских военно-морских баз, сыграли в этом не последнюю роль. Кроме того, охранение британских конвоев пополнилось многочисленными самолетами морской авиации, которые патрулировали район на большом расстоянии от транспортов, обеспечивая безопасность перехода.

Атака английского конвоя 8 марта 1941 г. стала для капитан-лейтенанта Прина последней. Перед боем командир «U-47» отослал в штаб флота радиограмму, в которой докладывалось о численности конвоя противника и составе его охранения. На этом связь с подлодкой оборвалась навсегда. Как следовало из последнего донесения Прина, в охранении конвоя участвовал английский бомбардировщик.

Именно на его счет немцы долгое время относили гибель подводной лодки «U-47». Лишь после войны выяснилось, что легендарная субмарина была уничтожена глубинными бомбами, сброшенными британским эскортным миноносцем «Вулверин».

РОБЕРТ ЭЙССЕН

Немецкий рейдер осваивает Севморпуть

С первых дней войны в Европе гросс-адмиралу Редеру не давал покоя вопрос — сможет ли немецкий военный флот использовать арктические коммуникации русских? Чтобы прощупать эту возможность, в декабре 1939 года в Москву выехал немецкий дипломат Баумбах и после первой же официальной беседы получил согласие советской стороны на проводку немецких кораблей Северным морским путем. Говоря «да» Баумбаху, Ворошилов и Молотов, очевидно, не утруждали себя раздумьями о целях арктической кампании немцев и возможных ее последствиях.

26 января 1940 г. в Берлине состоялось совещание германского верховного командования, на котором было принято решение перебросить Севморпутем на Тихий океан вспомогательный крейсер «Комет». В секретных документах германского флота он значился как «Shiffe-45» («Корабль-45»), а сама операция получила название «Фалль Грюн».

14 августа 1940 года капитан Роберт Эйссен привел «Комет» к Новой Земле. Здесь, в проливе Маточкин Шар, находилась назначенная советским командованием точка рандеву. С первого взгляда крейсер нельзя было отличить от немецкого грузового судна типа «Донау», что должно было обмануть русских лоцманов. Однако после того как опытные полярные капитаны А. Карельский и М. Сергиевский поднялись на борт корабля, их иллюзии относительно характера использования «Комета» развеялись, как дым. Немцы не смогли полностью замаскировать мощное артиллерийское и минно-торпедное вооружение крейсера, и оно говорило само за себя. Между тем, с молчаливого согласия начальника Главсевморпути И. Папанина и его помощника М. Шевелева, проводка рейдера продолжалась. С помощью советских лоцманов «Комет» миновал пролив Маточкин Шар и вышел в Карское море.

Поначалу Эйссену не удалось значительно продвинуться на восток от Новой Земли. Пройдя 150-мильный путь, «Комет» натолкнулся на сплошную полосу льдов и был вынужден повернуть назад, к Маточкину Шару, где и оставался до улучшения ледовой обстановки.

19 августа капитан Эйссен повторил попытку пробиться через полосу льдов в западной части Карского моря. На этот раз крейсер сумел, сохраняя 5-узловой ход, самостоятельно

преодолеть трудный участок пути и выйти на чистую воду. Через три дня «Комет» стал на якорь у острова Тыртова и был задержан здесь на несколько суток, до прихода ледокола «Ленин». За все это время советская сторона не проявила никакого интереса к необычному кораблю без национального флага, по-прежнему не подозревая о том, что в ангаре «Комета» находится гидросамолет типа «Арадо», а на борту установлено шесть 150-миллиметровых пушек и семь зенитных орудий различного калибра.

Следуя за ледоколом «Ленин», рейдер прошел оставшийся путь в Карском море и 26 августа оказался у входа в пролив Вилькицкого. Дальнейшая проводка крейсера была возложена на ледокол «И. Сталин», на борту которого находился начальник морских операций западного сектора Арктики М. Шевелев. Неудивительно, что Эйссен предпочел отказаться от услуг ледокола сразу же после того, как крейсером была пройдена зона сплоченных льдов в западной части моря Лаптевых.

28 августа «Комет» самостоятельно достиг пролива Санникова и на 14-узловой скорости вышел в Восточно-Сибирское море. Однако уже 30 августа Эйссену вновь потребовалась помощь ледокола. Обширные ледяные поля были не единственной тому причиной. На «Комете» отсутствовали точные карты и лоции этого мел-

ководного района, густой туман еще более усложнял выбор курса и маневрирование корабля. Пройдя Медвежьи острова за ледоколом «Л. Каганович», крейсер оказался в ледяных тисках. Из-за сильного сжатия льдов вышло из строя рулевое устройство, неотложный ремонт которого прервал проводку.

Как уже было упомянуто, советское руководство не возражало против использования германскими судами Северного морского пути. Указание начальнику Главсевморпути Папанину включить в план арктических операций 1940 года летнюю навигацию и ледокольную проводку «Комета» было дано лично Сталиным.

Когда же советскому правительству стало известно, что осуществляется проводка не грузового судна, а военного корабля, Главсевморпуть получил строгую директиву прервать арктический поход «Комета». Капитану Эйссену в корректной форме было предложено вернуться в Баренцево море. Не получив от своего командования никаких указаний на этот счет, Эйссен ответил решительным отказом. «Комет» снялся с якоря и без сопровождения ледоколов и лоцманов благополучно прошел оставшиеся до Берингова пролива 600 миль и оказался в Тихом океане.

На последнем участке пути Эйссен уже не нуждался в маскировке. Командир крейсера

регулярно проводил корабельные учения — репетиции боевых действий в северных территориальных водах СССР. Из 3300 миль арктического похода, предпринятого германским крейсером накануне войны с Советским Союзом, 720 было пройдено за советскими ледоколами. Сейчас это кажется величайшей нелепостью.

Личные впечатления Эйссена от похода не внушали оптимизма. «Добровольно я не хотел бы следовать этим путем вторично», — заявил он по возвращении на родину. Тем не менее, успешная проводка крейсера «Комет» дала возможность командованию германского военно-морского флота рассматривать Севморпуть как одну из коммуникаций в планах ведения войны на море. В 1942 г. советские навигационные карты и лоции, которыми пользовались на борту крейсера, помогли германскому флоту провести операцию «Вундерланд» в советском Заполярье.

К началу второй мировой войны Роберт Эйссен являлся одним из самых опытных командиров ВМС фашистской Германии. Военную службу он начал в 1914 г. на крейсере «Метеор» — переоборудованном быстроходном лайнере с тем же названием. В ходе одной из июньских операций 1915 года «Метеор» удачно выставил мины в горле Белого моря. Их

жертвой стало несколько пароходов с грузами для русской армии, державших курс на Архангельск.

Эйссен продолжал плавать на «Метеоре» почти до конца 1930-х гг. — сперва в должности старшего помощника, а затем командира корабля. В мирное время экипаж «Метеора» занимался гидрологическими работами у кромки льдов в районе Гренландии и Исландии.

В 1939 г. Эйссен был назначен командиром вспомогательного крейсера «Комет», совершившего в августе-сентябре 1940 г. необычный переход из Атлантики в Тихий океан через Берингов пролив. Арктическая часть пути была пройдена Эйссеном всего за 15 суток.

Причин, по которым немецкое командование, задумавшее освоить Северный морской путь, остановило выбор на крейсере «Комет», было несколько. Во-первых, «Комет» являлся переоборудованным сухогрузом «Эмс» Северогерманского Ллойда, и его без труда можно было закамуфлировать под грузовое судно. Второе преимущество этого корабля выражалось в его значительной автономности (при запасе топлива около 2000 т дальность плавания крейсера при благоприятных условиях достигала 70 тысяч миль). И наконец, у «Комета» был подходящий командир — капитан цур зее Эйссен, имевший достаточный опыт плавания в Арктике...

С июня 1941 г. вспомогательные крейсера являлись единственными немецкими надводными кораблями, которые продолжали вести войну на океанских коммуникациях. Вспомогательные крейсера появились у Германии еще в первую мировую войну и представляли собой большие и быстроходные пароходы, слишком заметные и требующие огромного количества угля. Однако позднее немцы пришли к использованию грузовых пароходов средних размеров с экономичной машиной, позволяющей находиться в море много месяцев без захода на базы. Была создана целая наука о том, как сделать такие корабли более незаметными и добиться их маскировки под безобидные торговые суда нейтральных стран. С помощью несложных изменений в палубных надстройках и окраске крейсерским пароходам придавалось сходство с определенными типами судов, встречи с которыми можно было ожидать в районах их плавания. Такие крейсера обладали большой свободой действий, и поэтому к их командирам предъявлялись очень жесткие требования. Эти люди должны были уметь одинаково хорошо оценивать тактическую обстановку и обращаться со своим экипажем, а также обладать достаточной физической и моральной выносливостью, чтобы выдержать высокое напряжение многомесячного крейсерства. Одним из таких командиров и был Роберт Эйссен...

В конце лета 1941 г. закончился семимесячный рейд крейсера «Орион». Его командиру Вейхеру удалось незаметно для противника поставить большое минное заграждение в заливе Хаураки, перед Оклендом (Новая Зеландия). После этого «Орион» соединился с кораблем Роберта Эйссена, который нес боевую вахту в тихоокеанских водах.

На тот момент «Комет» являлся самым малым из вспомогательных крейсеров, но был вооружен до зубов, имея помимо шести 150-мм орудий десяток торпедных аппаратов. Некоторое время оба корабля вели совместные действия в районе Южных морей, в окрестностях прежних германских колоний, и потопили три парохода, которые использовались для перевозки фосфатов. После того как «Комет» обстрелял грузоподъемники на острове Науру, где добывался этот ценный вид удобрений, поставки фосфатов прекратились на несколько месяцев.

К середине осени 1941 г. на боевом счету Роберта Эйссена числилось 7 торговых судов. В целом применение вспомогательных крейсеров ознаменовалось значительными успехами немцев на всех морях и заставило союзников прибегнуть к весьма обширным контрмерам, которые в первые месяцы войны отвлекли значительную часть их сил.

Некоторое время крейсер «Комет» продол-

жал успешно действовать на коммуникации Новая Зеландия — Панамский канал, а затем, обогнув мыс Горн, перешел в Атлантику. В ноябре 1941 г., пройдя через Ла-Манш, корабль Эйссена вернулся на родину. Долгое кругосветное путешествие крейсера «Комет» и его командира завершилось.

КАРЛ ПОТХАСТ

У штурвала человекоуправляемой торпеды

В конце июня 1944 года флот союзников по антигитлеровской коалиции готовился к грандиозному вторжению во Францию. Для верховного командования гитлеровских ВМС эти планы не были секретом, равно как и то, что противник, сосредоточивший великое множество военных кораблей около французского побережья Атлантики, в районе Ла-Манша и Па-де-Кале, без особых усилий подавит любую попытку германского флота перехватить инициативу на море. А значит, считали немецкие адмиралы, не стоит делать ставку на большие надводные корабли, которые неминуемо окажутся жертвами вражеской артиллерии. Особые надежды в предстоящей оборонительной операции немцы возлагали на малый флот, самыми крохотными представителями которого являлись человекоуправляемые торпеды типа «Негер».

Если быть точнее, «Негер» представлял собой нечто промежуточное между торпедой и

подводной лодкой, управляемой единственным пилотом. В нижней части корабля находилась обычная боевая торпеда с электрическим приводом, а верхняя часть вместе с рубкой для «капитана» выполняла роль носителя. Миниатюрность «Негера» позволяла пилоту незаметно подвести минисубмарину вплотную к вражескому кораблю и выпустить боевую торпеду, поразив цель в упор. Германский флот насчитывал всего сорок «Негеров». Их пилотов не хватило бы даже на то, чтобы укомплектовать экипаж одного-единственного эсминца. Однако при внезапном нападении в контролируемых противником водах маленькие подлодки могли добиться куда больших успехов, чем, скажем, тот же эсминец...

В ночь на 8 июля 1944 г. пилот Карл-Гейнц Потхаст вывел свой «Негер» в море, держа курс на северо-запад. Песчаный пляж французского курорта Виллер-сюр-мер, где базировалась флотилия кораблей-торпед, постепенно удалялся, а затем и вовсе скрылся из виду. Мимо цепи английских сторожевиков Потхасту удалось проскочить незамеченным, что позволило маленькому кораблю углубиться в расположение флота противника. Около трех часов утра пилот услышал первые разрывы глубинных бомб — очевидно, сторожевики союзного флота обнаружили кого-нибудь из отряда «Негеров». В эти минуты Потхаст был весь в напря-

жении, будто натянутая струна. Бомбы не причинили торпеде никакого вреда, и в этом был несомненный плюс. Но теперь диверсионная вылазка «Негеров» лишилась своего основного козыря — внезапности нападения, из-за чего атаковать противника стало во сто крат труднее. Минут пятнадцать Потхаст не двигался, наблюдая за морем. Постепенно шум разрывов начал стихать. По-видимому, англичане отказались от преследования человекоуправляемых торпед и уж тем более не собирались прочесывать подозрительный район — в общем, вели себя довольно пассивно.

Слева по борту «Негера» прошла группа торговых судов, но она была слишком далеко для того, чтобы торпедная атака удалась. Кроме того, Потхаст заранее решил, что его добычей непременно должен стать военный корабль. Через час в районе дежурства «Негера» показался английский эсминец типа «Хант». Немецкий пилот начал выводить торпеду на боевую позицию, но когда дистанция до цели уменьшилась до 500 м, эсминец резко свернул в сторону. Теперь он был недосягаем, и Потхасту ничего не оставалось, как ждать более подходящего случая для использования своего небогатого боезапаса.

Через некоторое время пилот «Негера» увидел несколько военных кораблей противника, которые двигались пересекающимся курсом.

Самый крупный из них — именно его Потхаст и выбрал для атаки — шел последним. Пилоту явно везло. Отряд кораблей начал перестраиваться, и пока первые эсминцы совершали обходной маневр, последний (как выяснилось позже, это был легкий крейсер) шел самым малым ходом. На минуту Потхасту, который на полной скорости приближался к выбранной цели, показалось, что большой корабль и вовсе не двигается, а разворачивается на якоре. Расстояние между ним и «Негером» стремительно сокращалось — пятьсот, четыреста и наконец триста метров. Только тогда Потхаст нажал на рычаг пуска торпеды...

В начале 1942 г. двадцатилетний Карл-Гейнц Потхаст пополнил ряды защитников вермахта, начав службу в немецких ВМС. К концу 1943 года, когда близ Хейлигенхафена по приказу гросс-адмирала Деница в считанные дни создавалось секретное диверсионное соединение «К», Потхаст дослужился до старшего фенриха и имел безупречное служебное досье. Это позволило капитан-лейтенанту Опладену, отвечавшему за подбор личного состава, включить фенриха Потхаста в число первых тридцати немецких офицеров и солдат, которые должны были составить костяк знаменитого диверсионного соединения. Для испытаний человекоуправляемых торпед «Не-

гер», которыми планировалось вооружить один из штурмовых отрядов соединения «К», Дениц вызвал из отпуска опытного подводника Ганно Крига, бывшего вахтенного офицера лодки «U-81», в свое время пустившей ко дну английский авианосец «Арк Ройял». Потхаст, которому было суждено стать одним из первых пилотов «Негеров», никогда не служил на подлодке, но зато слыл первоклассным спортсменом. В первые годы войны он плавал в Средиземном море в составе 3-й флотилии торпедных катеров. Эти анкетные данные вполне соответствовали указанию относительно подбора бойцов, которое получил от Деница командир соединения «К», начальник штаба флота адмирал Гейе.

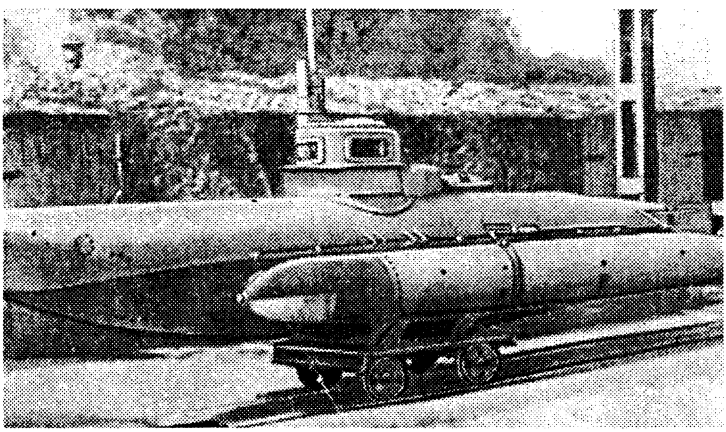
Гросс-адмирал ясно осознавал тот немалый риск, с которым неизбежно будет сопряжена каждая операция «Негеров». Если вдруг противник заметит чуть возвышающийся над водной поверхностью стеклянный купол боевой рубки маленького кораблика, ни у «Негера», ни у его «капитана» не останется ни единого шанса на спасение. Теперь понятно, почему Дениц избегал использовать подводников в качестве пилотов «Негеров» — подготовить такого пилота было намного проще и быстрее, чем офицера большого подводного корабля.

В учебном отряде соединения Потхасту предстояло пройти несколько недель форсиро-

ванной подготовки, которая сводилась к разнообразнейшим тестам на физическую выносливость и умение ориентироваться в неординарных ситуациях. Вечером 17 января 1944 г. гардемарин Потхаст был вызван в штаб, откуда его проводили в уединенный домик на берегу Балтийского моря. Капитан-лейтенант Опладен плотно закрыл за старшим фенрихом дверь, у которой напряженно застыла пара часовых. В полумраке комнаты Потхасту удалось рассмотреть две стальные «сигары» с небольшими надстройками в средней части, из чего гардемарин вполне правильно заключил, что сигарообразные аппараты — ничто иное, как очень маленькие субмарины. Как пояснил Опладен, две миниатюрные подлодки были военными трофеями, захваченными у англичан в Норвегии. В соединении Потхаст пользуется заслуженной репутацией опытного моряка, и неудивительно, что опробовать английскую «малютку» в действии командование поручает именно ему.

Все действия Потхаста, приступившего к испытаниям необычного английского корабля, были расписаны по минутам. Результаты контрольных плаваний окружала атмосфера строжайшей секретности. Даже сам испытатель вряд ли представлял, в какую общую картину они складываются. Тем не менее, эта картина оказалась достаточно цельной и позволила немцам создать свой аналог английс-

кой субмарины — одноместную подлодку «Хехт», а затем и более совершенную двухместную малютку «Зеехунд». После испытаний



Двухместная лодка-малютка «Зеехунда» с торпедой на железнодорожной платформе

старшему фенриху объявили о том, что он удостоен чести войти в первую группу пилотов человекоуправляемых торпед типа «Негер».

В марте 1944 г. из Берлина пришел запрос: готова ли флотилия «Негеров» к активным боевым действиям? На нее «оберкоммандо дер марине» (главное командование гитлеровских ВМС) имело особые виды. В сорока километрах южнее Рима, в глубоком тылу немецких войск, союзникам удалось захватить небольшой плацдарм, благодаря чему союзный флот получил полную свободу передвижения в районе Анцио. Здесь и должны были впервые проявить себя «Негеры» и их пилоты.

13 апреля 1944 г. торпеды, в целях маскировки упрятанные в большие парусиновые чехлы, были доставлены в пиниевую рощу неподалеку от Пратика-ди-Маре. Высокие деревья с пышными кронами служили неплохим укрытием от авиаразведки противника, но прилегающий участок побережья из-за мелководья оказался совершенно непригодным для спуска на воду торпед. После тщательного поиска в 18 милях от Анцио, места стоянки союзного флота, была найдена подходящая стартовая площадка для «Негеров». Максимальная дальность плавания человекоуправляемых торпед составляла всего тридцать миль, поэтому каждый из пилотов, возвращаясь после выполнения боевой задачи, должен был потопить свой «Негер» (шансы на сохранение боеспособного корабля были практически нулевыми) и добираться до берега вплавь.

21 апреля 1944 г. семнадцать «Негеров» вышли в открытое море. Еще более десятка человекоуправляемых торпед, прочно севших на мель, немцам предстояло собственноручно подорвать. Перед стартом пилотов разбили на три группы, во главе одной из которой был поставлен недавний гардемарин Карл-Гейнц Потхаст. Группе Потхаста предписывалось скрытно проникнуть в порт Анцио и выпустить свои торпеды по судам, стоявшим у причальной стенки.

На пути в Анцио Потхаст не встретил ни единого корабля противника. Пилот спокойно обогнул мол и незаметно проник в гавань, пройдя в каких-то тридцати метрах от английского часового. К удивлению Потхаста, в порту находилось только одно небольшое каботажное судно (накануне союзный флот покинул Анцио, причем так быстро и неожиданно, что весть об этом еще не успела докатиться до немецкого командования). Ширина цели была невелика, и на точное наведение торпеды у пилота ушло достаточно много времени. Через полминуты после пуска раздался оглушительный взрыв — торпеда попала в цель. В этот момент Потхаст уже выводил свой корабль в открытое море и не мог видеть результатов атаки. О том, что она была успешной, свидетельствовала беспорядочная стрельба в порту. Неведомого врага искали повсюду, но только не в прибрежных водах. Пилота «Негера» никто не преследовал. Убедившись в этом, Потхаст средним ходом повел свой корабль назад.

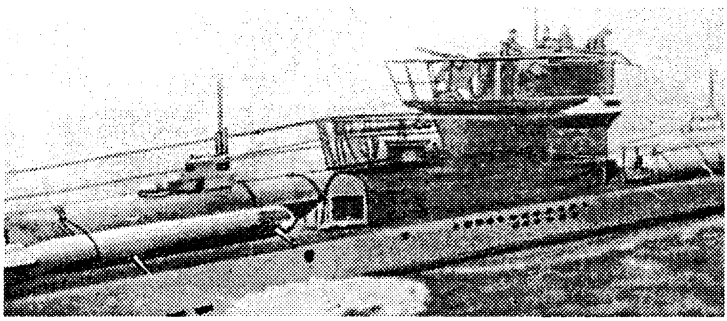
После изнурительной ночи в море Потхаста чуть не свалил сон. Но заснуть на «Негере», который в любую минуту мог пойти ко дну, означало подвергнуть себя смертельной опасности. Из последних сил пилот открыл купол и выбрался из уже начавшего тонуть корабля. Плыть Потхаст уже не мог. Море само вынесло его на занятый немцами берег.

Отдельные успехи «Негеров» (уничтожение каботажного судна было едва ли не крупнейшим из них) не могли изменить общей картины боевых действий. Из-за слабой работы немецкой разведки, которая не сумела загодя уточнить местоположение вражеской эскадры, союзный флот получил лишь легкий «булавочный укол», никак не подорвавший господства союзников на море. Изрядно потрепанная флотилия «Негеров» вернулась на базу, на Балтийское море.

Приблизительно через месяц торпедный отряд был переброшен на берега Сены для действий против крупных кораблей англичан, артиллерия которых ежедневно поливала огнем позиции немецкой пехоты. Поскольку командир флотилии «Негеров» Г. Криг еще не оправился от тяжелого ранения, полученного им в Анцио, руководство отрядом перешло в руки самого опытного пилота — старшего фенриха Карла-Гейнца Потхаста.

6 июля 1944 года пилот Потхаст совершил первую вылазку в бухту Сены. Но на этот раз ему не повезло. После двух часов плавания хвост «Негера» заметно отяжелел — очевидно, в кормовую часть торпеды попало слишком много забортной воды. Потхасту ничего не оставалось, как дать холостой торпедный залп, отомкнуть штыковой затвор купола рубки и выбраться из тонущего «Негера». Пилот

доплыл до устья реки Орн и после четырехчасового блуждания по берегу натолкнулся на опорный пункт немецкой пехоты. К утру сле-



Подводная лодка-малютка доставляется в район боевых действий на борту подводной лодки

дующего дня старший фенрих добрался до небольшого норманнского замка — жилья, выделенного командованием отряду «Негеров».

Неудача Потхаста была тем более досадной, что в целом вылазка «Негеров» удалась на славу. Больше десятка пилотов, вернувшись на базу, отрапортовали об успешном выполнении боевой задачи. Среди потопленных человекоуправляемыми торпедами кораблей оказались эсминец и крупное десантное судно англичан. Герои дня ликовали, а Потхаст ходил чернее тучи, сгорая от нетерпения совершить новую вылазку. Его пыл не охладил даже приказ командования, который предписывал Потхасту, как самому опытному инструктору, больше не покидать базу. Трудность была в другом — все торпеды имели своих пилотов, и чтобы выйти

в море, Потхасту пришлось бы «потеснить» одного из них.

Проблема решилась сама собой. Когда перед отплытием у одного из молодых бойцов отряда сдали нервы, Потхаст занял его место — как оказалось, не зря. То, что удалось сделать Карлу-Гейнцу Потхасту в ночь с 7 на 8 июля 1944 г., до сих пор кажется невероятным — в одиночку, имея единственную торпеду, он потопил английский крейсер «Дрэгон» водоизмещением в 5000 т.

После успешной атаки крейсера «Негер» Потхаста был замечен с английского сторожевого корабля и подвергся интенсивному обстрелу. От близких разрывов снарядов торпеданоситель вышла из строя — заглох мотор, затем треснул стеклянный купол, укрывавший пилота. Теряя сознание, Потхаст успел выбраться из рубки. В бессознательном состоянии его подняли на борт английского сторожевика. Так Карл-Гейнц Потхаст стал военнопленным.

Английский санитарный самолет доставил бывшего бойца соединения «К» в Лондон, где Потхаста поместили в госпиталь. Потхаст нуждался в лечении — он сильно наглотался морской воды и теперь страдал от разрывов в легких. Как только медики поставили Потхаста на ноги, им занялась английская контрразведка. Как следует из военных дневников бывшего пилота «Негера», за шесть недель

допросов из него не вытянули ни единого слова секретной информации. Но даже если Потхаст в своих дневниках слегка покривил душой, это уже не имело никакого значения. Время «Негеров» прошло. Они перестали быть секретом для противника, и гросс-адмирал Дениц счел нужным заменить их более совершенными субмаринами-малютками.

Потхаст же, напротив, дожил до конца войны. После освобождения из английского лагеря для военнопленных он вернулся на родину и, как многие бывшие солдаты третьего рейха, окончил свою жизнь добропорядочным немецким бюргером.

ГЕНРИХ ТОПП

Жертва — танкер

7 декабря 1941 года Япония начала войну против Соединенных Штатов нападением на Пирл-Харбор — базу американских ВМС. Германия охотно поддержала своего союзника по «оси». Так сам собой развязался узел, который сковывал действия немецких подлодок в еще недавно нейтральных водах Америки. Первые успехи немцев у атлантического побережья ошеломили всех. Разве могли предположить американские адмиралы, что подлодки Гитлера смогут пересечь Атлантику и, оторвавшись от своих баз, нести боевое дежурство в нескольких милях от Нью-Йорка? Флот США не был готов отражать атаки из-под воды: эсминцы охранения конвоев не имели радиолокационных систем, и немецкие субмарины безнаказанно топили американские транспорты. Под контролем германских подлодок очень скоро оказалась огромная акватория — их присутствие постоянно ощущалось у побережья Канады, в районе Карибского моря, у Па-

намского канала. С появлением «дойных коров» (так немцы называли специальные субмарины-транспорты, снабжавшие боевые лодки дизельным топливом, боеприпасами, продовольствием, медикаментами) значительно возросла автономность плавания подводных кораблей. Теперь даже самые неудачливые из них возвращались на базу после очередного похода через океан, имея на своем счету потопленный танкер или сухогруз.

Бесчинства немецких подлодок у берегов Америки продолжались до конца 1943 года — только в ноябре немцы отправили на дно 134 транспорта общим водоизмещением 860 тысяч тонн. Однако перелом в ходе подводной войны наметился гораздо раньше, летом 1942 г., когда каждая новая победа стоила лодкам значительных усилий и часть немецких субмарин, искавших у американских берегов легкой добычи, вернулась из прибрежных вод в Центральную Атлантику...

В апреле 1942 г. субмарина «U-552» под командованием Топпа несла боевую вахту у мыса Лукаут, неподалеку от Филадельфии. Ночь выдалась темной. Тем более странным казалось яркое свечение водной глади — море сильно фосфоресцировало. Неожиданно на подлодке стал слышен нарастающий шум винтов большого судна. Субмарина всплыла. Точно на траверзе командир лодки разглядел танкер во-

доизмещением около 8000 тонн. По команде Топпа «U-552» тут же начала выходить на позицию для атаки, оставляя за собой сверкающий кильватерный след. Топп спешил: наверняка на танкере уже заметили маневры лодки, которая темным пятном выделялась на поверхности моря. Первая же торпеда поразила цель. После гулкого взрыва в небо взвился громадный столб воды, танкер окутали клубы дыма. Но когда дым развеялся, Топп с удивлением обнаружил, что судно продолжает идти прежним курсом. Просто непостижимо — на танкере даже не возникло пожара!

Неудача лишь подстегнула Топпа. Однако при каждой попытке нанести новый торпедный удар танкер своевременно отворачивал в сторону, мешая субмарине выйти на нужный курсовой угол. «U-552» продолжала преследование танкера, пока у команды американского судна не сдали нервы. И вот уже весь экипаж танкера — в шлюпках, которые виновато ходят кругами вокруг застопорившего ход судна, очевидно, не решаясь бросить его в море. «Идеальный момент для атаки», — решает Топп. Через несколько минут к цели устремилась вторая торпеда. На этот раз танкер, груженный мазутом, вспыхнул мгновенно. Жутким зеленым пламенем начало гореть море вокруг танкера. Огненные языки лизали одинокие шлюпки, пламя подползало к корме

субмарины. Не дожидаясь финала, Топп вывел свою лодку из зоны горящего мазута...

Свою военную карьеру лейтенант Топп начал в 1939 году, в должности вахтенного офицера подводного корабля. Немногие корабли немецкого флота могли похвастать такой же сплоченной командой, каков был личный состав лодки «U-57», носившей название «Красные дьяволы». Неофициальным отличительным знаком этой субмарины служило изображение двух пляшущих огненных дьяволят. Оно украшало боевую рубку лодки еще при прежнем командире, но настоящую известность субмарина приобрела лишь после перехода под командование Топпа.

13 октября 1940 года «U-57» отправилась в Ирландское море — таков был приказ командующего подводным флотом Деница. До боевой позиции лодка добиралась с приключениями: в Северном море она едва не стала жертвой плавающей мины, а в районе Корс-фьорда была атакована английской субмариной, не имея возможности нанести сопернице ответный удар из-за неисправности шумопеленгатора. После захода в пролив Норт-Ченнел «U-57» попала под воздушную бомбежку, которая дорого обошлась подводникам. Из-за близких разрывов глубинных бомб лопнул фундамент одного из дизелей. После этого субмарина не могла идти

скорым ходом, 9 узлов стали пределом ее возможностей. Несмотря на это, на совещании, спешно созванном командиром корабля, было решено на базу не возвращаться. С единственным исправным дизелем «U-57» пробралась обратно в Норт-Чаннел, не замеченная английскими эсминцами, которые караулили ее у входа в пролив.

Все испытания, которые прежде выпадали на долю лодки Топпа, были лишь подготовкой к тому, что еще предстояло пережить субмарине. В Ирландском море она успешно торпедировала три судна противника, после чего эсминцы охранения устроили на лодку жестокую облаву. Субмарину искали тралами, а количество сброшенных на нее глубинных бомб превысило две сотни. Корпус лодки трещал по швам. Появились многочисленные течи, в некоторых местах забортная вода била струей. А когда вышла из строя система регенерации воздуха, положение на подводном корабле стало совсем отчаянным. Топп приказал всем лечь на койки — в таком положении люди потребляли меньше кислорода. Экипажу не только удалось продержаться до того момента, когда противник прекратил преследование «U-57», но и на следующий день потопить английский танкер.

Начинающий командир подлодки возвращался на базу с чистой совестью: в первом само-

стоятельном походе торпедировано шесть судов противника, три из них, в том числе транспорт с боеприпасами, затонули на глазах у Топпа. Но от судьбы не уйдешь. Дома, у ворот шлюза Брунсбюттель в устье Эльбы, «U-57» столкнулась с норвежским сухогрузом и быстро затонула. Вместе с лодкой погибли шесть членов экипажа. Коллеги-подводники судачили между собой: «Чего еще можно ожидать от похода, начатого тринадцатого числа, да к тому же в пятницу?»

Германия вступила в войну, имея всего 57 подводных лодок, причем лишь 22 из них по своему водоизмещению (500—750 тонн) были пригодны для действий в Атлантике. При первом подведении итогов летом 1940 года немцы недосчитались семи больших субмарин. Поскольку оставшимся лодкам периодически приходилось становиться на ремонт, одновременно в боевых действиях могло участвовать не более пяти подводных кораблей. Однако даже при таком раскладе сил немцы добились значительных успехов — каждый месяц немецкие подлодки уничтожали около 250 000 т торгового тоннажа противника. Но настал момент, когда количество подводных кораблей упало до критической отметки. Так, в рождественские дни 1940 года на морских коммуникациях противника действовала одна-единственная германская подлодка! Однако немецкие

судостроители не допустили окончательного «вымирания» подводного флота. Скоро они начали спускать на воду новые субмарины. Десять, затем двадцать новых субмарин каждый месяц! Подводный флот Германии постепенно креп.

В декабре 1940 года со стапелей гамбургской судоверфи «Блом и Фосс» сошла новая боевая подлодка «U-552» водоизмещением 500 тонн. Ее командиром назначили Топпа, которому пришлось заканчивать оснащение субмарины в Данциге. Для участия в зимней кампании — она была в самом разгаре — «U-552» пробилась через уже покрывшуюся льдом Балтику в Кильский канал, а затем в Атлантический океан.

Первый боевой поход «U-552» в составе 7-й флотилии не принес лодке больших побед. Вернувшись из него, Топп сокрушался по поводу упущенных возможностей. Командира немецкой субмарины было легко понять. На пути «U-552» дважды возникал лайнер «Иль де Франс» водоизмещением 43 тысячи тонн, и всякий раз торпеды, выпущенные лодкой по этой громадной мишени, не достигали цели, а судно противника, словно неуязвимый корабль-призрак, медленно скрывалось за горизонтом.

Весной 1941 года лодка Топпа вышла в пролив Норт-Чаннел для действий на английских коммуникациях. В это время немцы начали

использовать тактику «волчьей стаи» — одновременного преследования противника несколькими подлодками. На вероятном пути следования конвоев заранее выставлялось до десятка субмарин. Такая группа («стая»), растянутая перпендикулярно маршруту конвоя, сразу перекрывала район в несколько сот миль, и пройти незамеченным было практически невозможно. Лодка, которая первой обнаруживала вражеский конвой, сама, как правило, не выходила в атаку, а вела противника, оповещая по радио другие лодки о его местонахождении. Вся «стая» стягивалась поближе к цели и в подходящий момент начинала атаковать врага.

Лодок было много, поэтому атаки следовали непрерывно. Как волки бросаются на свою жертву, окружив ее плотным кольцом, так и подлодки одна за другой торпедировали суда. Отбиться от них было очень сложно. Но иногда эффект был обратным — тактика «волчьей стаи» сковывала действия одиночных субмарин. Так было и в тот день, когда гидроакустик «U-552» установил контакт с крупным конвоем противника. Тотчас в штаб флота полетела соответствующая радиограмма. Вопреки ожиданиям (конвой представлял собой отличную мишень), командующий подводными силами не дал Топпу разрешения самостоятельно атаковать транспорты, предполагая стя-

нуть в указанную точку несколько подводных кораблей для массированного удара. Пока шли переговоры, конвой довольно быстро удалялся от боевой позиции «U-552». Опасаясь потерять вражеские транспорты среди частых снежных зарядов, Топп продолжал преследование в одиночку. Напрасно штабные работники делали ставку на атаку конвоя несколькими подлодками. Противнику удалось оторваться от «U-552». Ее соседи по боевым позициям не смогли поддержать гидроакустический контакт с конвоем, когда тот проходил мимо них, и запланированное нападение «стаей» сорвалось.

Конец этого похода прошел более успешно. Через несколько дней Топпу удалось обнаружить еще один конвой. На этот раз командир «U-552» начал действовать немедленно, на свой страх и риск. Взрыв двух попавших в цель торпед поразил большой танкер «Кадиллак» водоизмещением 12 000 тонн, открыв боевой счет новой лодки. Вслед за «Кадиллаком» на дно отправились еще 20 000 т торгового тоннажа — таково было общее водоизмещение судов, потопленных Топпом во время следующей операции в проливе Норт-Чаннел.

Определенно, Норт-Чаннел был для Топпа счастливым местом. Командиру «U-552» не хотелось покидать пролив даже тогда, когда противник значительно усилил противолодочную оборону Норт-Чаннела за счет многочис-

ленной морской авиации и судов-«ловушек». Нередко в качестве «ловушки» выступала крейсерская лодка противника, закамуфлированная под небольшой гражданский пароходик. Немецкие лодки, не брезговавшие мелкими транспортами водоизмещением в пару тысяч тонн, часто попадались на эту приманку. Всплыв в надводное положение для атаки, они сами неожиданно становились добычей обладавшего более мощным вооружением вражеского корабля. Нечто подобное пришлось пережить и Топпу во время летней кампании 1941 года. В помощь судну-«ловушке», атаковавшему «U-552», противник выслал самолеты и несколько эсминцев, но Топпу все-таки удалось уйти от преследования. На базу он вернулся с неплохим результатом — потоплено еще три транспорта общим водоизмещением 24 тысячи тонн.

После продолжительного ремонта (встреча с судном-«ловушкой» не прошла для лодки бесследно) «U-552» оказалась у берегов Гренландии. В один из осенних дней 1941 г. Топпу особенно повезло — всего за несколько часов боя его подлодка уничтожила три транспортных судна, шедших в охранении крейсеров и эсминцев. Успешной атаке «U-552», которая уже легла на нужный курс, чуть не помешал сосед по «стае» — на полной скорости он мчался наперерез лодке Топпа. Если бы субмари-

ны своевременно не заметили друг друга, стремительно приближающаяся рубка подводного корабля могла стать последним предсмертным воспоминанием командира «U-552». Этого, однако, не случилось. Обе лодки резко повернули, и корабль Топпа, пройдя за кормой другой субмарины, первым прорвал кольцо охранения конвоя. Кучные торпедные залпы «U-552» поразили сразу две цели. Один из поврежденных транспортов, потеряв управление, таранил другое судно из состава конвоя — оно тоже пошло ко дну. Поскольку лодку никто не преследовал (ордер конвоя сильно нарушился, из-за чего корабли охранения оказались скованными в действиях), Топп решил, что еще не время погружаться и покидать поле боя. В надводном положении «U-552» обогнала конвой и с расстояния в 800 м произвела единственный выстрел по танкеру, который тут же вспыхнул огромным факелом.

В ноябре 1941 г., после захода на базу Сен-Назер, «U-552» заняла позицию в Бискайском заливе. Здесь ей предстояло действовать в паре с лодкой известного подводника Эндраса. Этот совместный поход оказался не очень удачным для обоих командиров, поскольку ни один из них не увеличил боевой счет своей субмарины. И все-таки партнерство принесло несомненную пользу. Конвои в Бискайском заливе ходили в очень сильном охранении. При лю-

бой попытке атаковать конвой в погоню за лодкой устремлялось множество кораблей, чаще всего быстроходных корветов. Спасаться от преследования, действуя в паре, было намного легче. Своими маневрами вторая субмарина переключала на себя внимание противника, позволяя атаковавшей лодке отойти на безопасное расстояние. Так повторялось всякий раз, когда над одной из лодок нависала опасность.

Больше Топпу и Эндрасу сотрудничать не пришлось: последний был зачислен в другую «стаю» и вскоре погиб во время боевой операции. А лодка Топпа 26 декабря 1941 г. вновь вышла в море.

Вместо «приятного путешествия на юг», обещанного подводникам в штабе флота, «U-552» предстоял один из самых тяжелых походов. После двух суток пребывания в районе Азорских островов штаб отозвал лодку на другой край света — к побережью Канады. Трудно сказать, чем был вызван этот приказ, одним махом перебросивший «U-552» из тропической зоны Гольфстрима в район ледяного Лабрадорского течения. Субмарина была совершенно неготова к такому переходу — ни одной электропечи на борту (кому они нужны в тропиках?), ни одной меховой куртки для экипажа, не было даже лоций и карт нового района действий. При десятиградусном морозе и штор-

мовых ветрах подводники несли вахту у Ньюфаундленда в тонких прорезиненных плащах, способных защитить разве что от брызг. Чтобы отогреть клапаны вентиляции и хотя бы частично освободиться от ледяной корки на корпусе корабля, Топп командовал погружение каждые три часа. Естественно, что в таких условиях на большие победы рассчитывать не приходилось. Да и крупные транспорты не спешили попадаться на пути «U-552». Все-таки Топп отправил на дно союзный транспорт «Дейроуз» и небольшое судно, которое явно не стоило четырех торпед.

Будто назло, крупные суда начали попадаться Топпу на обратном пути к базе, когда лодка уже израсходовала практически весь боезапас — в основном впустую. Скрепя сердце, Топп наблюдал, как мимо лодки степенно проплывали транспорты водоизмещением по десятку тысяч тонн каждый, следовавшие в одиночку. Когда чаша терпения переполнилась, командир «U-552» решил пуститься на хитрость. На память Топпу пришли старые добрые традиции призового права, когда было принято останавливать суда противника и подвергать их досмотру. В 1942-м трудно было отыскать транспорт, который не имел какой-нибудь артиллерии для самозащиты. Однако, если команда окажется сговорчивой, размышлял Топп, можно высадить ее в шлюпки, а

затем выпустить в брошенное судно единственную оставшуюся торпеду. Разумеется, вести себя надо так, чтобы противник ни на минуту не заподозрил, что лодка фактически безоружна.

Очередной транспорт, попавшийся на пути лодки, оказался греческим пароходом с английским военным имуществом на борту. Как и ожидал Топп, после нескольких настойчивых требований остановиться экипаж парохода перебрался на катер, оставив судно на произвол судьбы.

В конце марта 1942 г. «U-552» вторично отправилась к американскому побережью, на сей раз в район Филадельфии. Этот короткий поход оправдал самые радужные ожидания Топпа: за пять дней активных боевых действий «U-552» успешно торпедировала транспортное судно «Бритиш Сплэндор» и четыре груженых танкера водоизмещением от 8 до 14 тысяч тонн. Общий итог боевых действий субмарины перевалил за две сотни тысяч тонн потопленного торгового тоннажа. Кроме того, жертвами подводной лодки Топпа стали эсминец и два сторожевых корабля противника.

К началу 1942 года операционная зона немецких подводных лодок распространилась на Средиземное море. Активными действиями субмарин в районе Гибралтара командующий подводным флотом Дениц решил оказать помощь итальянцам, которые в одиночку не

справлялись с обеспечением перевозок для африканского корпуса Роммеля и уж тем более не были в силах нанести серьезный ущерб конвоям англичан.

9 июля 1942 года из Средиземного моря вышел крупный конвой в составе 21 судна. На его перехват командование немецких ВМС выслало девять подводных лодок, объединив их в группу «Эндрас». Капитан-лейтенант Топп чувствовал себя настоящим вожаком «стаи», названной в честь его недавно погибшего друга. Он первым установил акустический контакт с конвоем и был единственным, чьи атаки оказались результативными. Из-за мощного охранения — в него входили многочисленные корветы и эсминцы — Топп несколько изменил своей прежней тактике ведения боя. «U-552» почти одновременно выпустила торпеды из всех пяти аппаратов, наведенных на разные цели, и, не дожидаясь, пока прозвучат взрывы, начала быстро уходить от конвоя. Отлежавшись на дне, пока эсминцы не прекратили преследование невидимого врага, и перезарядив торпедные аппараты, «U-552» пустилась вдогонку конвою, нанесла второй массированный удар по транспортам и снова удалилась на безопасное расстояние. (Правда, безопасным его можно было назвать лишь с натяжкой — глубинные бомбы рвались так близко от лодки, что повредили топливную цистерну.) «Пять

транспортов потоплено, один танкер поврежден», — рапортовал Топп в штаб флота после третьей атаки.

22 апреля 1945 года, на исходе войны, капитан-лейтенант Топп получил под свое командование новейшую двухпалубную подводную лодку XXI серии. 1 мая субмарина «U-2513» в составе эскорта отправилась в Норвегию, в Хортен. Первому боевому походу немецкого технического шедевра суждено было стать единственным. В тот же день на подводный корабль полетела радиограмма из штаба: фюрер мертв, глава армии и государства — Дениц. «U-2513» прибыла в Осло, когда ее экипаж узнал о полной и безоговорочной капитуляции Германии.

Первой мыслью Топпа было пустить субмарину ко дну, но вскоре от Деница поступило указание: лодки ни в коем случае не топить и не портить их. Как же так, ведь гросс-адмирал не мог не знать о колоссальном интересе англичан к XXI серии? Скорее всего, Дениц действовал под нажимом, решил командир «U-2513». Приказ главнокомандующего Топп выполнил только наполовину, уничтожив вместе с секретными документами всю новейшую аппаратуру.

28 мая лодка отправилась в двухнедельное плавание к британским берегам. Англичане оставили на ней минимум технического пер-

сонала. Остальным членам экипажа, включая бывшего командира субмарины, предложили забраться в грузовик, который тотчас понесся в направлении железнодорожного вокзала. После двадцатичасовой езды поезд с военнопленными остановился неподалеку от лагеря Крагере, где Топпу предстояло провести следующие два месяца. 26 августа 1945 года капитан-лейтенант Топп вернулся на немецкую землю.

ГАНС ПРИНЦХОРН

Путь к Неймегенским мостам

В августе 1944 года в штаб ВМС поступило известие, неприятно поразившее немецких адмиралов. В руки врага попала мощная береговая батарея «Бак-дю-Од», пушки которой были тут же развернуты в сторону занятого немцами французского города Гавр. Руководство обороной Гавра стремилось во что бы то ни стало уничтожить захваченные англичанами орудия. Но, как известно, отдавать приказы гораздо проще, чем выполнять их. Пробиться к батарее по суше через занятую противником территорию немцам не удалось: отряд десантников, на который возложили эту задачу, был уничтожен до единого человека. У коменданта Гавра оставалась последняя надежда — боевые пловцы морского штурмового отряда Принцхорна.

Для разработки плана действий старшему лейтенанту Гансу Принцхорну отвели только один день. В первую очередь офицер раздобыл у командования пару катеров «Линзе», к вы-

хлопным трубам которых техники прикрепили автомобильные глушители. Скоростные и бесшумные катера могли быстро пересечь Сену, доставив бойцов отряда Принцхорна к месту расположения злополучной батареи. Оставался вопрос, как в кромешной ночной тьме не проскочить мимо места высадки. Принцхорн решил использовать пару прожекторов, наведенных с немецкого берега. Катера должны были причалить к противоположному берегу неподалеку от перекрестья лучей прожекторов.

Около полуночи оба катера, на борту одного из которых помимо Принцхорна и бойцов его отряда находился проводник — бывший артиллерист батареи «Бак-дю-Од», отправились на боевое задание. После часа хода на восьмиузловой скорости Принцхорн заметил сигнальные огни. Их взаимное расположение показывало, что катера еще не достигли места высадки. Но через считанные минуты один из прожекторов погас. Ориентироваться по единственному световому сигналу было невозможно, и Принцхорн продолжал вести свой отряд через минные заграждения наугад. Неожиданно на противоположном берегу вновь загорелся второй прожектор, что позволило командиру отряда скорректировать курс. Вскоре странная игра света повторилась — на этот раз погасли оба прожектора. Принцхорн сердился и недо-

умевал. А причина происходящего была самой тривиальной. Как раз в это время Гавр подвергся атаке английских бомбардировщиков. Электросеть, к которой были подключены прожекторы, вышла из строя. На катерах об этом не знали, но было очевидно, что на прожекторы больше рассчитывать нечего. Посовещавшись, моряки решили причалить к берегу и сориентироваться на местности. Вот тут-то и пригодился проводник-артиллерист, который уверенно заявил, что отряд находится неподалеку от Трувиля, то есть на несколько километров западнее места высадки.

Некоторое время морские диверсанты шли на веслах вверх по реке, а затем, спрятав катера в прибрежном кустарнике, продолжили свой путь пешком. Вот и батарея. Снаружи она казалась неприступной. К орудиям можно было попасть лишь через казематы, которые тщательно охранялись английскими часовыми. И тут вновь пришел на помощь бывший солдат с «Бак-дю-Од». Весьма кстати он вспомнил о лесной тропинке, которая через лаз в железной изгороди вела прямиком к орудиям. Один за другим участники операции, нагруженные взрывпакетами, пролезали через потайной ход и оказывались в расположении батареи...

Лейтенант Принцхорн огляделся. Ни о чем не подозревая, около пушек прогуливался един-

ственный английский часовой, снять которого оказалось минутным делом. Перед тем, как отряд разделился на две группы, одной из которых Принцхорн поручил подрыв зарядных погребов, а другой — уничтожение самих орудий, бойцы сверили часы. Все шесть запальных шнуров предполагалось поджечь одновременно, так как взрыв, прозвучавший чуть раньше других, мог сорвать всю операцию.

Взрывы грянули дружно, секунда в секунду. К этому моменту боевые пловцы уже достигли берегового обрыва — здесь были укрыты их катера...

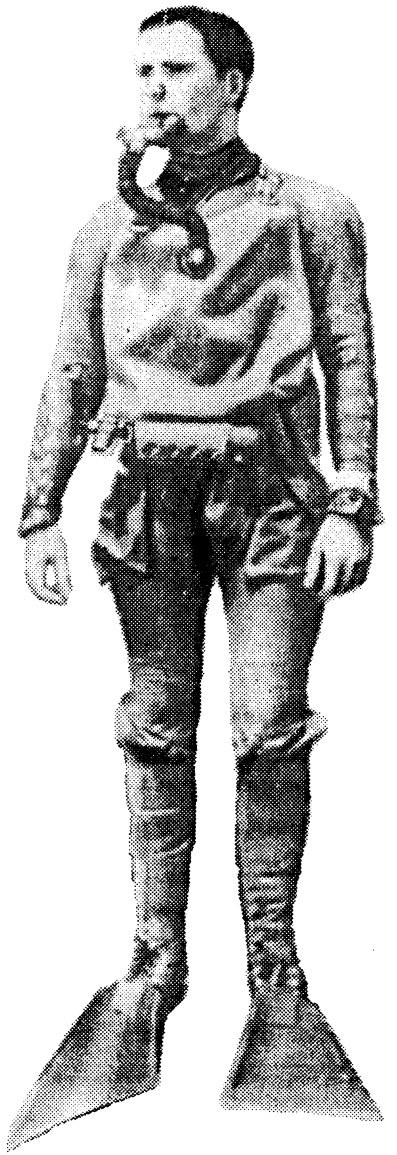
Ганс-Фридрих Принцхорн — один из тех немецких парней, кто с детства готовил себя к большой войне. (Если бы Гитлер не развязал вторую мировую, то, пожалуй, это сделал бы Принцхорн или кто-то вроде него.) 1939-й военный год недавний выпускник морского артиллерийско-зенитного училища встретил как нечто само собой разумеющееся. К началу войны с Россией Ганс Принцхорн уже приобрел солидный опыт боевых действий на море.

Летом 1942 года гитлеровские армии начали наступление на Сталинград, но в их тылу оставался Таманский полуостров, защитники которого готовы были сражаться до последнего. Немецкое командование считало Тамань серьезной помехой для реализации своих гран-

диозных планов. Чтобы организовать штурм таманских оборонительных рубежей через Керченский пролив, в сжатые сроки был создан специальный штаб немецких военно-морских сил. Среди офицеров нового штаба был и старший лейтенант артиллерии ВМС Ганс-Фридрих Принцхорн — именно он отвечал за успешное выполнение крупнейших диверсионных операций на море против русских.

После завершения таманской эпопеи Принцхорн вернулся на родину и занялся преподаванием в одном из зенитно-артиллерийских училищ. От вошедших в привычку учебных занятий Принцхорна оторвал неожиданный телефонный звонок одного из друзей по Тамани: «Приезжай ко мне в Хейлигенхафен, не пожалеешь!» В балтийском Хейлигенхафене старшего лейтенанта Принцхорна ожидала должность командира одного из штурмовых отрядов диверсионного соединения «К». Новое соединение должно было усилить оборонительные действия немецкого флота и объединяло самые различные по своему характеру и составу диверсионные отряды.

Несколько слов о тех, кого немецкое командование именовало боевыми пловцами. Эти люди (многие из них в недалеком прошлом были известными спортсменами и устанавливали рекорды), имея при себе небольшой кислородный прибор, могли незаметно под водой



Боевой пловец в подводном снаряжении

подобраться к любому хорошо охраняемому объекту или отлично вооруженному вражескому кораблю и уничтожить их с помощью мин и торпед. Изматывающие тренировки в Венецианской лагуне, которыми руководил Альфред фон Вурциан, участник нашумевшей подводной экспедиции к японскому острову Кюрасао, преследовали единственную цель — научить первоклассных пловцов не теряться ни при каких обстоятельствах. Их учили преодолевать сильные водовороты, невредимыми проходить под килем грузовых судов и танкеров, ориентироваться в открытом море при помощи ручного компаса. Боевые пловцы быстро завоевали репутацию отличных диверсантов. Свое искусство по этой части они продемонстрировали во время учебных набегов на внешне неприступный итальянский военно-морской арсенал. Однажды они увели из-под носа у часового отличную гребную шлюпку и спрятали ее на уединенном острове. В другой раз им почти удалось угнать из арсенала торпедный катер. Вот такими прекрасно подготовленными бойцами предстояло командовать старшему лейтенанту Принцхорну.

В июне 1944 г. англичанам удалось расширить свой плацдарм в районе Кана, создав угрозу мощного флангового удара по группировке противника. Для сообщения с плацдармом англичане использовали пару уцелевших мос-

тов через реку Орн. Об охране мостов они позаботились основательно. Здесь было сосредоточено столько артиллерии, что не стоило и пытаться подорвать мосты с воздуха. Заняться мостами было поручено отряду боевых пловцов Ганса Принцхорна.

22 июня в расположение отряда была доставлена пара торпед для подрыва опор мостов. Каждую из торпед должна была отбуксировать к месту диверсии отдельная группа пловцов. Часовые механизмы торпед уже были приведены в действие, когда у Принцхорна возникли неожиданные трудности. Дело было в том, что массивные торпеды, весившие по 16 центнеров, были сбалластированы в расчете на соленую морскую воду, и, оказавшись в пресноводной реке, камнем пошли ко дну. Все-таки Принцхорн нашел выход из затруднительного положения. К каждой из торпед была прикреплена дюжина пустых канистр из-под бензина, которые выполняли роль понтонов. Торпеды всплыли, и теперь их можно было транспортировать по реке с помощью стальных тросов.

Через сутки пятерка боевых пловцов докладывала своему командиру Гансу Принцхорну о результатах операции: оба моста, которые командование отметило крестиками на оперативной схеме, взорваны. Правда, триумф несколько омрачался тем, что один из объектов

был отмечен на карте неправильно, и на воздух взлетел другой мост, но в целом диверсия несомненно удалась.

До того момента, как последние эшелоны немецких войск покинули Францию, отряд боевых пловцов Ганса Принцхорна успел провести 24 диверсионные операции. Через несколько недель люди Принцхорна объявились в Бельгии и Голландии и вновь заставили говорить о себе.

Одной из наиболее нашумевших операций стало нападение боевых пловцов на антверпенский шлюз в сентябре 1944 г. После взятия Антверпена в руках у союзников оказался один из крупнейших портов Европы, который сразу же стал играть роль перевалочного пункта для транспортных судов, снабжавших союзные войска. Самым уязвимым местом порта являлся шлюз, через который обязательно должно было пройти любое входящее в порт или покидающее его морское судно.

Для того, чтобы взорвать портовой шлюз, Принцхорн решил использовать специальную торпеду-мину с тысячекилограммовым зарядом. В отличие от своих предшественниц, она была отлично сбалластирована, и отбуксировать ее в нужное место не составляло особого труда. Вместе с тем, как всякое новое оружие, торпеда-мина оказалась довольно капризной, и никто бы не удивился, если бы она вышла

из строя в самый неподходящий момент. Поэтому в операции по подрыву шлюза должны были принять участие две диверсионные группы — основная группа и группа-дублер, каждой из которых Принцхорн предусмотрительно вручил по торпеде-мине.

Дублирование боевого состава полностью себя оправдало. Одна из групп впотьмах проскочила мимо входа в портовый канал и ушла далеко вверх по Шельде. С катером, на борту которого находилась группа-дублер, произошло то же самое, но командир быстро понял свою ошибку, вернулся назад и благополучно проник в канал. Спустя несколько минут от катера отделилась тройка пловцов, тянувших на буксире мину.

От шлюзовых ворот диверсантов отделяло четыре сетевых заграждения, преодолеть которые можно было, лишь отыскав в каждом из них достаточно широкий лаз. Для пловцов все складывалось на диво удачно — сеть местами отошла от берегового крепления, и на поиски каждого лаза ушло не более пяти минут. Двое пловцов нырнули, увлекая мину за собой вниз. Третий остался на поверхности — для контроля за ситуацией. Он непроизвольно поежился, когда в ночной тишине резко прозвучали шлепки о воду двух пар ласт, но часовой на берегу не проявил к странным звукам ни малейшего интереса. После стремительного спус-

ка ко дну ныряльщики испытали на себе давление восемнадцатиметровой толщи воды, которая сдавливала грудную клетку, не давая дышать. Из последних сил пловцы закрепили мину на опорах шлюзовых ворот, один из них нажал кнопку взрывателя. Часовой механизм мины начал отсчет времени.

В это время лейтенант Принцхорн находился на борту катера-неудачника, который из-за кромешной тьмы продолжал блуждать по Шельде. Перед самым рассветом мимо них, где-то совсем рядом, пронесся другой катер. «Свои!» — интуитивно почувствовал Принцхорн. И вдруг понял, что задание выполнено. Наверняка вторая мина уже доставлена по назначению — иначе как дублеры смогли бы идти полным ходом?

Около пяти часов утра Антверпенский порт потряс сильнейший взрыв, из-за которого союзный флот лишился удобной гавани на целых три месяца — именно столько времени потребовалось, чтобы восстановить поврежденный шлюз.

Последней крупной боевой операцией лейтенанта Принцхорна (октябрь 1944 г.) стал подрыв Неймегенских мостов, которые находились под защитой двух сотен артиллерийских орудий в глубоком тылу врага. Чтобы взорвать каждую опору массивного моста, боевым пловцам Принцхорна потребовалось по

две полуторатонные мины. Даже противник не смог не отдать должное этой отчаянной операции. Так, английский еженедельник «Пикчюр пост» в своем последнем номере за 1945 год назвал нападение немцев на Неймегенские мосты «самым удивительным подвигом войны».

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

ХАСБЕНД КИММЕЛЬ

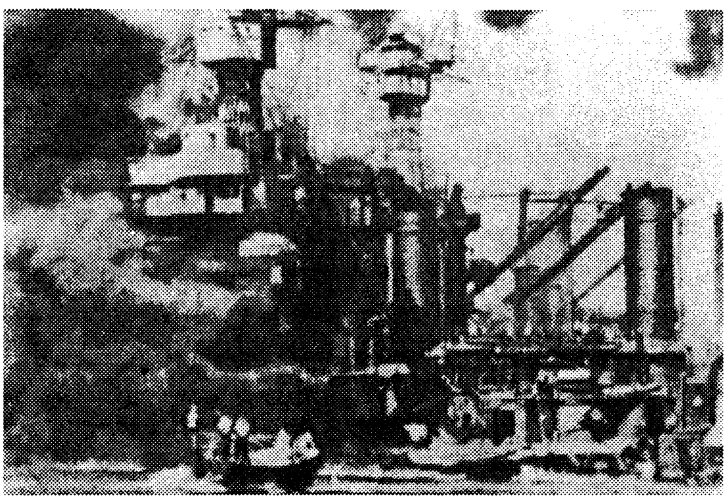
Разгром флота в Пирл-Харборе

Утро 7 декабря 1941 г. в Пирл-Харборе началось с обычной церемонии поднятия государственного флага на боевых кораблях Тихоокеанского флота. Торжественный ритуал только начался, когда воздух неожиданно наполнился гулом авиамоторов. Часть самолетов с красными кругами на крыльях стала бомбить аэродром патрульной авиации, остальные пикировали на линейные корабли.

Только через несколько минут, когда начали взрываться выпущенные в линкоры торпеды, в Пирл-Харборе поняли смысл происходящего. Артиллерийские расчеты бросились к пулеметам и зенитным орудиям. Кое-кто из артиллеристов, не найдя в суматохе ключей, взламывал боевые погреба. Фактор неожиданности сыграл свою роль — артиллерия вела беспорядочный огонь, так и не сумев ослабить удар японских бомбардировщиков и торпедоносцев. Не больше порядка было и на линейных кораблях: в этот воскресный день коман-

диры пяти линкоров и половина офицерского состава ночевали на берегу.

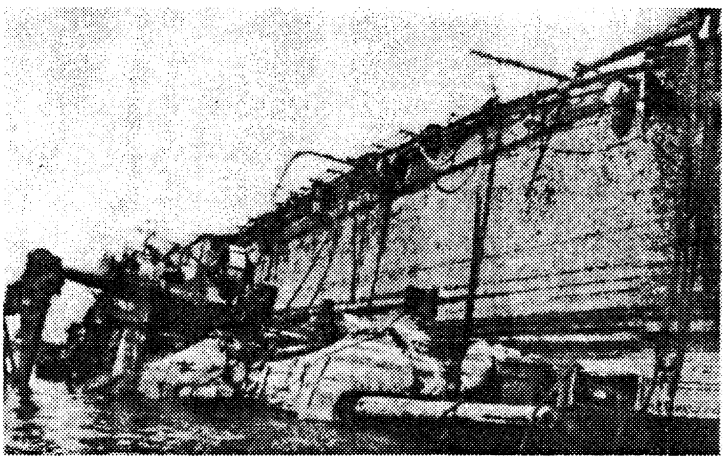
Первая из японских торпед пробила борт линкора «Оклахома», который почти сразу же перевернулся. Несколько сот человек его эки-



Пожар на линкоре «Вест Вирджиния»

пажа оказались заживо погребенными в водонепроницаемых отсеках корабля и погибли медленной смертью. Судьбу «Оклахомы» повторил старый линейный корабль «Юта», который американцы использовали в качестве плавучей мишени на маневрах. Следующей жертвой японской авиации стал линкор «Вест Вирджиния» — пара вражеских торпед превратила его в гигантский факел. Бомба, сброшенная на «Аризону», попала в боевые погреба корабля, который от мощного взрыва разлетел-

ся на части. Не менее печальной была участь линкора «Калифорния»: он затонул прямо у



Перевернувшийся от взрывов японских торпед линкор «Оклахома»

пирса. Находившийся на командном пункте адмирал Хасбенд Киммель с ужасом наблюдал из окна за разгромом своего флота...

Хасбенд Киммель, коренной американец, родился в 1883 году. Его предки по мужской линии служили в армии еще со времен Войны за независимость США 1775—1783 гг. Но юному Хасбенду, воспитанному в духе патриотизма, не суждено было стать армейским офицером: в 1900 году он был зачислен в военно-морское училище в Аннаполисе. По окончании училища (это событие почти совпало с нападением японцев на Порт-Артур) недавнего кадета ожидала служба в действующем флоте. Подобно многим моря-

Адмирал Хасбенд Киммель — главнокомандующий Тихоокеанским флотом США, 1941 г.

кам своего поколения, Хасбенду Киммелю довелось участвовать в кубинской операции и высадке американских войск на побережье Мексики.

В период между двумя мировыми войнами Киммель совершил быстрый марш по ступенькам служебной лестницы. Некоторое время он являлся помощником Ф. Рузвельта, который тогда еще не помышлял о президентском кресле, занимая пост заместителя военно-морского министра. Когда в феврале 1941 года Киммель стал командующим Тихоокеанским флотом США, злые языки с готовностью приписали это назначение давнему знакомству адмирала с президентом. Эти слухи, однако, совершенно не соответствовали истине. Все, кому приходилось сталкивался с Киммелем в рабочей обстановке, отзывались о нем как об исключи-

тельно добросовестном офицере, который всей душой болел за интересы флота.

Именно необычайное усердие и знание своего дела помогли адмиралу Киммелю обойти три десятка претендентов на завидный пост командующего флотом. Известие о новом назначении застало Киммеля в должности командующего эскадрой крейсеров на Гавайях. Требовательный к себе, он бывал резок и даже груб, когда замечал малейшее проявление нерадивости со стороны подчиненных. При «разборе полетов» в головы младших офицеров нередко летели увесистые книжные тома из стопки на столе у Киммеля. Но поскольку Киммель по своей натуре являлся человеком отходчивым и справедливым, подчиненные не таили зла на своего адмирала.

Возглавив многочисленный Тихоокеанский флот, Киммель впервые почувствовал, насколько уязвима военно-морская база в Пирл-Харборе. Однако он решил, что не повторит ошибки своего предшественника адмирала Дж. Ричардсона. (В свое время Ричардсон, справедливо считавший, что Гавайи — не самое безопасное место для базирования флота США, неоднократно и безуспешно пытался уговорить Рузвельта увести боевые корабли к берегам Америки. Его назойливость надоела президенту, и Ричардсон был смещен с поста командующего Тихоокеанским флотом.)

В создавшейся ситуации Киммель видел единственный выход — повысить боевую готовность флота в Пирл-Харборе. Главным препятствием к этому являлось отсутствие единоначалия на Гавайях, задачи обороны которых были разделены между Киммелем, командующим 14-м военно-морским округом адмиралом Блохом и генерал-лейтенантом Шортом, начальником армейского гарнизона. Из всех трех высокопоставленных чинов желание сделать хоть что-нибудь для усиления обороны базы поначалу проявлял лишь один командующий Тихоокеанским флотом.

В апреле 1941 г. Киммель отправил в Вашингтон Мартина и Беллинджера — командующих ВВС флота и армии гавайской базы. Своим докладом (он был предварительно набросан самим Киммелем) эти офицеры должны были убедить администрацию президента в плачевных последствиях возможного воздушного налета на Гавайи. Доклад прошел «на ура», однако основная просьба — усилить авиацию базы по крайней мере 250-ю самолетами, необходимыми для ежедневного патрулирования района, — так и не была удовлетворена.

Не нашли отклика в Вашингтоне и попытки Киммеля укрепить береговую противовоздушную оборону острова Оаху. Для успешного отражения атаки с воздуха артиллерии гавайской базы дополнительно требовалось более сот-

ни 37-миллиметровых зенитных орудий и как минимум 200 крупнокалиберных пулеметов. А когда командующий Тихоокеанским флотом направил запрос в Вашингтон относительно установки противоторпедных сетей в гавани Пирл-Харбор, его и вовсе подняли на смех, косвенно упрекнув в недостаточной компетентности. (На самом деле некомпетентность проявил адмирал Старк, который, не зная о новых разработках в области торпедного оружия, пытался убедить Киммеля в невозможности торпедной атаки мелководной гавани.)

Не будет ошибкой сказать, что еще до того, как японцы разорили Пирл-Харбор, это сделало американское руководство. А как иначе может быть расценен вывод четверти Тихоокеанского флота США в Атлантику накануне войны с Японией? С легкой руки Рузвельта и Старка Киммель лишился авианосца, 3 линкоров, 4 легких крейсеров, 17 эсминцев, нескольких транспортов и вспомогательных судов.

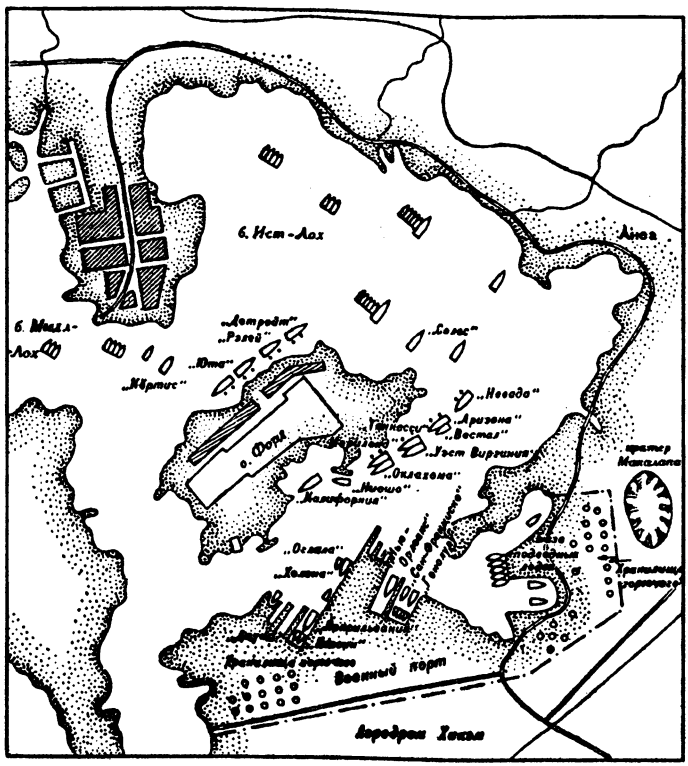
Возможные последствия этого шага очень волновали Киммеля. Летом 1941 г. он попросил Вашингтон регулярно информировать его штаб о политической ситуации в регионе, что позволило бы Гавайскому отряду вовремя подготовиться к возможному нападению — если не технически, то хотя бы морально. Иначе говоря, Киммель хотел знать, начнется ли война Японии с Россией и должны ли выступить

Англия и США на стороне последней. В ответном письме Старк посоветовал Киммелю почаще заглядывать в газеты, однако решил помочь своему бывшему однокашнику. С этого момента Киммель не был обделен секретной информацией, которую главнокомандующий ВМС США Старк черпал из донесений дипломатов и тайных агентов. Сделать из нее какие-то разумные выводы было, однако, чрезвычайно сложно: каждый переданный слух о наступательных планах японцев в американском секторе Тихого океана неизменно сопровождался убедительным опровержением. В Вашингтоне были уверены, что первый удар Японии будет направлен против СССР.

Киммель был почти убаюкан сообщениями Старка, когда 27 ноября 1941 г. в штаб Тихоокеанского флота поступила телеграмма довольно зловещего содержания. Тот же самый Старк категорически заявлял, что «агрессивные действия Японии ожидаются в ближайшие дни». Накануне Соединенные Штаты прекратили переговоры с Японией, имевшие целью стабилизировать обстановку на Тихом океане. Но даже после этого официальный Вашингтон не был готов ответить на вопрос, куда будет направлен первый удар японского флота. В качестве возможных мест вторжения Старк называл Филиппины, Таиланд и даже Малайзию, но только не Пирл-Харбор. А потому Кимме-

лю было приказано ждать, пока Япония «сделает первый шаг». Если это произойдет, Гавайский отряд должен был вторгнуться на Каролинские и Маршалловы острова и овладеть островом Трук. В тот же день, когда из Вашингтона поступило предупреждение о войне, Киммель получил приказ перебросить полсотни истребителей (почти половину истребительной армейской авиации о. Оаху) на острова Уэйк и Мидуэй. Разумеется, если бы Старк предвидел возможность нападения на Пирл-Харбор, его директивы Киммелю носили бы совершенно иной характер.

Из восьми линейных кораблей, базировавшихся в Пирл-Харборе, только «Невада» оказал достойное сопротивление противнику. Пока зенитные расчеты «Невады» одну за другой отбивали воздушные атаки, линкор совершал сложные маневры в тесной гавани, постепенно продвигаясь к выходу из порта. Но когда «Невада» оказался в «горле», которое соединяло гавань с морем, противник обрушил на него град бомб и торпед. Командование в Пирл-Харборе разгадало замысел японцев потопить линкор в узкой части фарватера, чтобы закупорить остальной флот в гавани. Тотчас на линкор был передан приказ освободить фарватер. Корабль вернулся в гавань и продолжал обстреливать противника до конца воздушного налета.

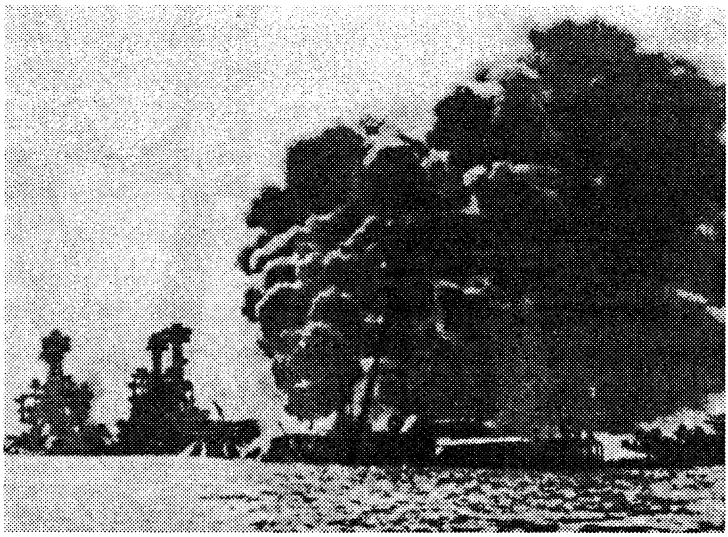


Положение американских кораблей в базе Пирл-Харбор перед налетом японской авиации 7 декабря 1941 г.

За одно воскресное утро Тихоокеанский флот США лишился пяти линкоров; три легких крейсера и столько же эсминцев были выведены из строя, но остались на плаву. Общие потери ВМС США составили 18 боевых единиц, включая вспомогательные суда.

Когда все было кончено и самолеты с японских авианосцев скрылись за горизонтом, в штабе флота продолжался безуспешный поиск

неприятеля. Адмирал Киммель был уверен в том, что авианосцы противника следует ис-

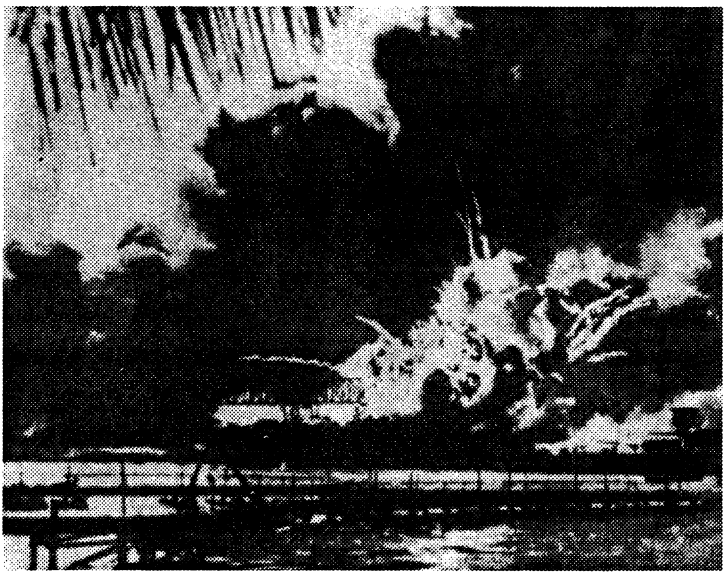


Американские линкоры под огнем

кать севернее базы. Однако донесения разведки (как выяснилось позже, все они были ошибочными) свидетельствовали об обратном.

Через пару часов после налета командующий флотом отдал приказ отряду кораблей адмирала Драмеля атаковать японские авианосцы, якобы замеченные в тридцати милях к юго-западу от Пирл-Харбора. Отряд направился в этот район, но никого не обнаружил. С воздуха он был замечен американским самолетом-разведчиком. Пилот ошибочно принял отряд Драмеля за японский и немедленно радировал в штаб флота. Окончательно введенный в заб-

луждение Киммель отдал приказ продолжить поиск. Пока три крейсера и дюжина эсминцев



Взрыв боезапаса на эсминце «Шоу»

Драмеля тщательно прочесывали пустынную часть океана, японские авианосцы во главе с «Акаги» успели вернуться на базу.

После нападения на Пирл-Харбор японский адмирал Нагумо, державший свой флаг на «Акаги», вернулся в порт Куре, где базировались его силы. Он считал, что уже достаточно прославил себя и заслуживает отдыха. Уникальная возможность нанести второй, решающий удар по американскому флоту была упущена. Когда по радио сообщили, что Киммель потерял голову, японский адмирал понял эти

слова буквально. «Мы оказали Киммелю дурную услугу», — торжествуя в душе, подвел черту под событиями в Пирл-Харборе Нагумо. Однако радость японца была преждевременной. В это время Киммель пытался навести на флоте суровый воинский порядок.

Как это ни удивительно, нежелание (или боязнь) Нагумо нанести второй удар по флоту в Пирл-Харборе повлияло на исход только что начавшейся войны. Такой точки зрения придерживался и сам Киммель. В 1946 году на заседании объединенной комиссии конгресса адмирал во всеуслышание заявил, что если бы японцы, вернувшись в Пирл-Харбор, уничтожили нефтяные склады на Оаху, это вынудило бы весь Тихоокеанский флот уйти к берегам Америки.

Вину за трагедию в Пирл-Харборе официальный Вашингтон почти целиком возложил на Киммеля и Шорта. Один несчастливый день перечеркнул всю долгую и успешную военную карьеру этих людей. Впереди их ожидал военный трибунал. Этот удар судьбы оба — бывший флагман флота и бывший полководец — встретили достойно. В свои шестьдесят лет Хасбенд Киммель был еще полон сил. Он не стал посыпать голову пеплом, а в июне 1942 г. устроился на работу в крупную судостроительную фирму в Нью-Йорке. С увлечением и присущим ему упорством он возглавил

проектирование и постройку плавучих доков, в которых остро нуждался Тихоокеанский флот.

Вашингтон не спешил предъявлять Киммелю официальное обвинение. Бывший командующий флотом, напротив, не был заинтересован в затягивании судебного процесса, надеясь после суда избавиться от клейма военного преступника и вернуть себе доброе имя. В конце 1943 года Киммель приступил к сбору оправдательных документов. Первым делом он обратился в военно-морское министерство с просьбой подготовить официальную информацию по предыстории Пирл-Харбора. Через пару месяцев с ведома военно-морского министра Нокса за расследование событий в Пирл-Харборе взялся адмирал Т. Харт.

Процедура расследования, результаты которого держались в строжайшей тайне, так и не была завершена. Но с началом избирательной кампании интерес к Пирл-Харбору пробудился вновь. Одно время республиканская партия собиралась использовать трагедию на Гавайях как главный козырь в предвыборной борьбе против Рузвельта, который принял решение вновь баллотироваться на президентский пост. В июне 1944 года конгресс США в очередной раз перенес слушание дела Киммеля и Шорта, настаивая на новом официальном расследовании (всего их было проведено не

менее девяти). Краткие итоги работы следственной комиссии появились в прессе лишь в декабре. Несмотря на туманные формулировки причин катастрофы, они подтверждали высказывание военно-морского министра Дж. Форрестола о том, что виновников происшедшего нужно искать не только среди прежнего командования Гавайского отряда.

Поняв, что дело Киммеля и Шорта приобретает явную политическую окраску, сенатор А. Баркли предложил создать объединенную комиссию конгресса, которая могла бы сделать окончательные выводы относительно виновности тех или иных лиц. Эта комиссия, больший вес в которой имели демократы, была создана в сентябре 1945 г., когда война с Японией уже закончилась. После анализа отчетов о прошлых расследованиях комиссия расставила все точки над «i»: Киммель и Шорт добросовестно старались усилить оборону Пирл-Харбора, речи о трибунале быть не может, основная вина ложится на адмирала Старка.

Пока комиссии, сменяя друг друга, пытались установить истину, Хасбенда Киммеля постиг новый удар судьбы — в сентябре 1944 г. отставной адмирал получил известие о гибели своего старшего сына Мэннинга, командира подводной лодки «Робало». Японцы потопили ее в районе Филиппин. Эту утрату Киммель перенес весьма стойко — впереди его ожидала

борьба. После смерти сына Киммель с головой ушел в подготовку своих показаний — документа, занявшего более сотни печатных страниц.

Эти сто страниц были приплюсованы к тридцати девяти томам стенографических отчетов и показаний относительно событий 7 декабря 1941 г., которые удалось собрать объединенной комиссии конгресса. Заключительное ее заседание состоялось 31 мая 1946 года. Трагедия в Пирл-Харборе больше не рассматривалась как «дело Киммеля и Шорта», она приобрела государственный масштаб. Однако окончательные выводы комиссии не могли удовлетворить Киммеля. За долгое время ее работы многие важные свидетельские показания были изъяты либо изменены, что позволило остаться в тени ряду недальновидных политиков и высших военных чинов. С другой стороны, на поверхность всплыл тот факт, что радиоразведка Гавайского отряда, подчиненная Киммелю, не сумела определить дислокацию японского флота накануне войны. Комиссия признала Киммеля и Шорта виновными, но подчеркнула, что ошибки их были «промахами суждения, а не упущениями по службе».

В 1968 году отставного адмирала Хасбенда Киммеля не стало.

ИОНЕС ИНГРЭМ

Последний блиц гросс-адмирала Деница

Начало 1945-го, последнего военного года американцы встретили с тревогой. Ходили слухи, что немецкие подводные лодки собираются обстрелять восточное побережье США новыми реактивными снарядами, вроде тех, которые падали на Лондон. 8 января адмирал Ионес Ингрэм провел пресс-конференцию, на которой открыто заявил о вероятности такой угрозы со стороны немецкой группы лодок «Зеевольф». Но Ингрэм заблуждался: несмотря на то, что «Зеевольф» представляла собой довольно мощную силу, единственной новинкой, которой могли похвастать немецкие лодки, был шноркель*.

Предполагаемая затея Деница обстрелять американские города волновала Ингрэма куда сильнее, чем любого другого офицера ВМС

* Специальное устройство для забора наружного воздуха и отвода отработанных газов дизельного двигателя подводной лодки, идущей на перископной глубине.

США. Американский адмирал уже имел опыт создания океанских противолодочных рубежей в Южной Атлантике и теперь был не прочь использовать его для защиты восточного побережья Соединенных Штатов и Канады. Для этого Ионес Ингрэм располагал достаточными силами. Под командованием адмирала находилось крупное соединение кораблей, ядро которого составляли две авианосные группы.

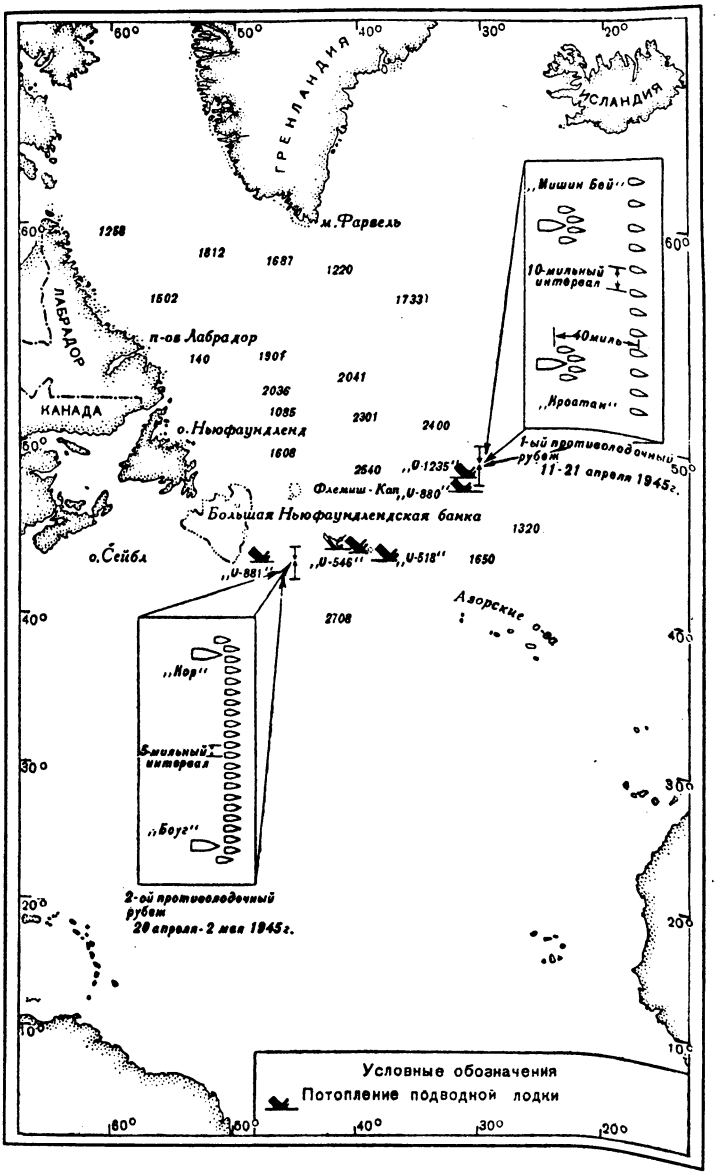
Однако, преувеличивая опасность лодок «Зеевольф», американское высшее командование бросило против них не одно, а несколько оперативных соединений. Время решительных действий для кораблей Ингрэма наступило в середине апреля 1945 г., когда группа «Зеевольф» уже была ослаблена потерей трех своих лодок. Несмотря на это, Дениц приказал остальным субмаринам «Зеевольф» рассредоточиться и самостоятельно держать путь к американскому побережью. Тем труднее становилась задача Ингрэма — найти и уничтожить уцелевшие лодки поодиночке.

Чтобы выполнить приказ командования, адмирал Ингрэм развернул большую часть своих кораблей в огромную заградительную линию протяженностью около 120 миль. Места на флангах линии заняли авианосцы «Боуг» и «Кор». 21 апреля весь этот мощный противолодочный рубеж двинулся в восточном направлении, тщательно прочесывая прибрежные

воды. В результате этой операции, которая получила название «Теадроп», группа лодок «Зеевольф» была разгромлена. Американские корабли уничтожили пять из шести обнаруженных ими немецких субмарин.

Ионес Ингрэм родился в штате Индиана в 1886 году. Выпускники военно-морской академии 1907 года знали своего бывшего однокашника Ингрэма не только как подающего надежды офицера, но и как превосходного футболиста: в течение нескольких лет Ионес готовил к матчам спортивные команды академии.

Военную карьеру Ингрэма нельзя назвать стремительной. В первую мировую войну будущий адмирал проходил службу на корабле «Нью-Йорк». «Свой» корабль — эскадренный миноносец — Ингрэм получил, когда ему стукнуло тридцать восемь. Через два года, в 1930 г. Ионес сменил место службы и был зачислен помощником командира на линкор «Пенсильвания». Наконец в 1936 г. фортуна улыбнулась Ингрэму, которого поставили во главе 6-го дивизиона эскадренных миноносцев. А спустя четыре года он достиг вершины, о которой всегда втайне мечтает боевой морской офицер, — принял командование американским линейным кораблем «Теннеси». Новая война забросила Ингрэма к берегам Бразилии. 10 января 1942 г. он был назначен командиром



Операция «Теадроп»

2-й эскадры крейсеров с присвоением звания контр-адмирала...

С самого начала боевых действий в Атлантике среди личного состава военно-морских сил Бразилии царили проамериканские настроения. Отсутствие денежных средств сдерживало рост бразильского флота. А потому Бразилия, почти не имевшая железных дорог, которые худобедно заменяло прибрежное судоходство, была особенно уязвима для потенциального противника — японского и германского военных флотов. Между тем, вступление этой страны в войну 22 августа 1942 г. было расценено американскими дипломатами как событие первостепенной важности. Имея союзницей Бразилию и пользуясь поддержкой Уругвая, США рассчитывали привлечь на свою сторону французскую Северную Африку, чтобы начать патрулирование обширнейшей акватории от устья реки Ла-Плата в Америке до мыса Игольный на африканском континенте. Предполагалось, что патрулированием займется Южно-Атлантическое оперативное соединение под командованием Ионеса Ингрэма, корабли которого давно вели боевые действия в южной части океана. 24 апреля 1941 г. это соединение в составе четырех легких крейсеров старой постройки и пяти эсминцев вышло из Ньюпорта в район океанского треугольника о. Тринидад — мыс Сан-Роке — острова Зеленого Мыса.

За четыре месяца патрулирования корабли Ингрэма проделали путь в 81 тысячу миль, лишь изредка заходя в порт Ресифе, когда им требовалось пополнить запасы топлива и продовольствия.

Чтобы обезопасить проводку конвоев, в декабре 1941 г. американцы приступили к развертыванию баз морской авиации в Южной Америке. Сеть аэродромов все время расширялась, и вскоре командование ВМС США стало с интересом поглядывать на одинокий остров Вознесения, который являлся собственностью Британии. Англичане никогда не задумывались о том, чтобы использовать о. Вознесения в качестве авиабазы. Однако в военное время остров, над которым не умолкал гул самолетов, направлявшихся из США в Южную Африку и обратно, представлял несомненный стратегический интерес. 30 марта 1942 года к о. Вознесения подошли два транспорта с инженерно-строительным полком на борту. Через опасные воды Южной Атлантики их провели два крейсера («Мемфис» и «Цинциннати») и пять эсминцев отряда Ингрэма. Новому аэродрому на о. Вознесения, введенному в действие к июлю 1942 г., суждено было сыграть немалую роль в противолодочной войне США.

К этому времени германские и итальянские лодки начали проявлять повышенную активность у берегов Бразилии. 18 мая 1942 г. был

торпедирован большой бразильский пароход «Commandante Lyra». По приказу Ингрэма спасательная партия легкого крейсера «Омаха» привела пароход на буксире в Форталезу. Действия немцев против судоходства нейтральной страны постепенно становились все более решительными. Только за три августовских дня 1942 г. германские субмарины пустили ко дну пять судов торгового флота Бразилии общим тоннажем около 15 тысяч тонн. Чаша терпения правительства страны была переполнена, Бразилия объявила войну Германии и Италии.

Вступив в войну, официальный Рио-де-Жанейро тотчас наложил эмбарго на бразильские порты и обязал вернуться к побережью весь торговый флот. Не на шутку встревоженный, вице-адмирал Ингрэм вылетел в столицу Бразилии ближайшим рейсом. Во что бы то ни стало он должен был убедить президента Варгаса в необходимости возобновления судоходства. Разумные доводы Ингрэма подействовали на бразильского президента, который быстро понял, что введение эмбарго не только станет серьезной помехой США, но и приведет к краху экономики самой Бразилии. А когда Ингрэм заявил о том, что готов взять на себя защиту бразильских конвоев, Варгас больше не колебался — об эмбарго не может быть и речи!

Ионес Ингрэм никогда не бросал слов на

ветер. После разговора с Варгасом он добился, чтобы командование ВМС США передало бразильскому флоту несколько охотников за подводными лодками и корветов «Flower». Благодаря усилиям Ингрэма, к концу 1943 г. Бразилия получила шестнадцать морских охотников типа «PC» и «SC». Неудивительно, что командующий бразильским флотом Д. Мартинс решил отдать группу патрульных сил северо-запада контр-адмирала А. Суарец Дутра под оперативный контроль Ионеса Ингрэма. Бразильский командующий считал, что никто лучше Ингрэма, который в сентябре 1942 г. получил полное адмиральское звание, не наладит взаимодействие союзных флотов.

Военно-морским силам союзников действительно удалось перекрыть узкую часть Атлантики между Бразилией и Африкой. После 1 сентября 1942 г. через этот заслон удалось прорваться лишь двум из 18 вооруженных транспортов, шедших из Японии в Германию. Однако основная цель — прекращение произвола немецких субмарин в южно-атлантических водах силами надводного флота — так и не была достигнута. Это заставило Ингрэма заняться организацией четкой системы конвоев. Для проводки конвоев адмирал Ингрэм создал новую военно-морскую базу в Рио-де-Жанейро, которую сам и возглавил. Теперь все конвои, направлявшиеся на Тринидад и

выходившие из него, начинали и заканчивали переход в бразильской столице. Поскольку здесь базировался военный флот, каждому конвою легко было выделить мощное охранение.

Неудачи патрульных кораблей компенсировались успехами патрульной морской авиации (она также подчинялась адмиралу Ингрэму, который в 1943 г. возглавил 4-й флот США в Бразилии).

Накануне большого бразильского блица гросс-адмирала Деница Ингрэм решил опробовать совместные действия надводных кораблей и авиации — как оказалось, не зря. В середине мая поисковые самолеты ВМС США обнаружили немецкую лодку «U-128», которая находилась в районе Баиа. По приказу Ингрэма пара эсминцев — «Моффетт» и «Джуэтт» — отделилась от проходившего рядом конвоя и направилась к месту дислокации противника. Тем временем самолеты «Маринер» атаковали лодку глубинными бомбами. Первый же взрыв выбросил уже начавшую погружаться лодку на поверхность. А когда на горизонте показались эсминцы, командир «U-128» отдал приказ экипажу покинуть поврежденную субмарину. Так закончилась одна из многих успешных атак, организованных Ингрэмом и проведенных силами 4-го флота.

Конец войны Ингрэм встретил у родного побережья. Последней крупной операцией бое-

вого адмирала стал разгром группы немецких лодок «Зеевольф» в апреле 1945 года.

Больше всего хлопот доставила Ингрэму подлодка «U-546». Патрульная авиация обнаружила ее первой, но после неудачной воздушной атаки потеряла из виду. Через пару дней эскортному миноносцу «Фредерик К. Дэвис» из состава соединения Ингрэма удалось установить гидроакустический контакт с «U-546». За попытку атаковать лодку «Фредерик» дорого поплатился. Выпущенная лодкой с расстояния 600 м торпеда пробила левый борт корабля в районе машинного отделения, из-за чего корпус миноносца разломался надвое.

Преследование субмарины-победительницы, которое вели восемь американских кораблей, заняло не менее полусуток. За это время эскортный миноносец «Флаэрти» совершил три безрезультатные атаки «U-546». Не посчастливилось и кораблям «Дженсин» и «Хаббард», которые дважды пытались атаковать лодку. Наконец экипаж субмарины, измученный непрерывными атаками, потерял бдительность и подпустил к лодке миноносец «Флаэрти». Залп из его бомбомета разбил боевую рубку лодки, заставив субмарину всплыть. До того как «U-546» была уничтожена массированным артиллерийским огнем трех кораблей противника, она успела выпустить последнюю торпеду.

Экипаж «U-546» был взят в плен. Протоколы допроса пленных открыли глаза Ингрэму на истинную задачу группы «Зеевольф», командиры которой намеревались нанести последний удар по американскому судоходству обычными торпедами, не ведая ни о каких реактивных снарядах. К этому времени операция «Теадроп» была завершена. Война для адмирала Ингрэма закончилась.

БАРНИ СИГЛАФ

Двадцать шесть — кто больше?

К концу 1943 г. американские подлодки ощутили себя хозяевами тихоокеанских вод. Время отдельных атак закончилось, начиналось крупное наступление. Потери японского торгового флота только за последний год определялись тоннажем в 1 803 000 т — величиной, которая не могла быть компенсирована строительством новых судов. Япония оказалась в затруднительной ситуации: с одной стороны, ей нужен был торговый флот, чтобы продолжать боевые действия, с другой, этот флот уничтожался гораздо быстрее, чем пополнялся. Из этого следовал единственный вывод — рано или поздно Япония проиграет войну. Правительство стремилось компенсировать острый дефицит торговых судов, снабжавших военные базы, за счет сокращения остальных перевозок. Условия жизни в Японии постоянно ухудшались, падал моральный дух населения. Японский народ понимал, что из обещаний его вождей не удастся получить ни риса,

Капитан-лейтенант Барни Сиглаф был назначен командиром подводной лодки «Тотог» через несколько месяцев после нападения японцев на американскую военно-морскую базу Пирл-Харбор, которое положило начало войне на Тихом океане.

С первых дней боевых действий (декабрь 1941 г.) тройка американских подводных лодок, покинув Пирл-Харбор, вышла на разведку в район японских мандатных островов — Марианских, Каролинских и Маршалловых. Командирам субмарин предстояло выяснить, насколько сильна защита японских гаваней и плацдармов на случай высадки десанта. Разведка осложнялась тем, что американские субмарины действовали в незнакомых водах, где на каждом шагу угрожало столкновение с коралловыми рифами. Лодки старались действовать как можно более скрытно — основным способом разведки, который они использовали, являлось перископное фотографирование. Несмотря на это, им несколько раз приходилось вступать в открытое единоборство с противником.

Поход лодки «Тотог», которая в зимние дни 1941 года несла боевое дежурство у берегов атоллов Арно, Вотье, Бикини и Таонги, был едва ли не самым трудным из всех. Однажды ей пришлось обстрелять дозорный катер, в другой раз командир субмарины приказал выпу-

стить две торпеды по кораблю, входившему в лагуну. В конце похода «Тотог» была обнаружена японскими эсминцами, которые атаковали ее. Взрывы глубинных бомб причинили лодке небольшие повреждения, но это не помешало «Тотог» вернуться на базу с ценными сведениями о системе японской обороны.

1 февраля 1942 г., используя данные разведки «Тотог», американские авианосцы нанесли первый удар противнику на Маршалловых островах. Подобные атаки не могли препятствовать наступлению японцев в юго-западной части Тихого океана, однако японские адмиралы поняли, что флот Соединенных Штатов гораздо сильнее, чем это могло показаться поначалу. Большие потери подводного флота США в первые дни войны объяснялись отнюдь не техническими недостатками американских субмарин, как склонны были думать японцы. Прочность американских лодок была вполне нормальной, а их мореходные качества даже превзошли ожидания экипажей.

К концу весеннего сезона боевых действий у острова Хонсю, в Желтом и Восточно-Китайском морях американские подводники тоже получили довольно цельное представление о ВМС противника. Японцы оказались беспощадными, отлично подготовленными и умными соперниками. Тем не менее, и они допускали просчеты и гибли от торпедных залпов «янки».

ни одежды, ни машин. Со всех сторон Тихого океана на Японию надвигалась грозная буря...

В первые весенние дни 1944 года субмарина «Тотог» капитан-лейтенанта Барни Сиглафа возвращалась с Курильских островов. Вечером 15 марта лодка, как обычно, всплыла для зарядки аккумуляторов. Пока субмарина покачивалась на водной поверхности неподалеку от мыса Эримо, ее радар — изобретение военных лет, быстро прижившееся в американском флоте, — «шарил» по горизонту. Показания прибора сообщили Сиглафу о конвое противника, который шел на малой скорости, но находился слишком далеко для того, чтобы можно было распознать отдельные корабли и транспорты. Заканчивая зарядку батарей, Сиглаф продолжал следить за конвоем в надводном положении. Густой туман снижал видимость, но, вместе с тем, служил надежным прикрытием для «Тотог», которая сближалась с вражеским конвоем. Недаром Сиглаф вел подводный корабль по методу минимального силуэта — лодка заняла позицию для атаки, а противник все еще не подозревал о ее присутствии.

Перед атакой, когда до цели оставалось всего 1350 м, командир «Тотог» сверил показания радара и прибора управления торпедным огнем. Пока субмарина совершала последние маневры, Сиглаф определял пеленги с мостика. Наметанный глаз командира «Тотог» ока-

зался точнее радара (первые из этих устройств были далеки от совершенства). Одна из четырех торпед, выпущенных из носовых аппаратов субмарины, попала в грузо-пассажирское судно «Нитирэн Мару» (5460 т), которое раскололось надвое и почти мгновенно затонуло.

Пока торпедисты занимались японским транспортом, вахтенный не сводил глаз с ближайшего эскортного корабля. Как только прозвучали первые взрывы, корабль быстро развернулся и, словно разъяренный бык, понесся навстречу субмарине. Сиглаф скомандовал срочное погружение. Этим он спас себя и «Тотог» — противник потерял лодку из виду, атаки глубинными бомбами не последовало.

Поздней ночью гидрофоны «Тотог» вновь уловили шум винтов многих кораблей. Это был тот же конвой, но теперь он находился на расстоянии девяти километров от субмарины. Сиглаф бросился вдогонку за уходящим конвоем и с дистанции 2200 м нанес точный торпедный удар по одному из эскортных кораблей. Потопленный корабль оказался эскадренным миноносцем «Сиракумо», который совсем недавно пытался преследовать лодку. После того, как эсминец скрылся под водой, капитан-лейтенант Сиглаф взял курс на Мидуэй. Где-то далеко позади прогремели 14 взрывов глубинных бомб, но они уже не могли причинить лодке вреда...

В апреле 1942 г. «Тотог» вновь отправилась в разведку к Маршалловым островам. 26 апреля командир лодки, стоя на мостике, услышал близкий всплеск воды. Как оказалось, этот всплеск произвел неожиданно вынырнувший перископ японской субмарины. Тут же было скомандовано срочное погружение. Быстро развернувшись, американская лодка выпустила единственную торпеду из кормового аппарата. Послышался взрыв, перископ вражеской субмарины скрылся под водой. Однако в гибели противника надлежало убедиться. Через несколько минут над местом недавнего боя замаячил американский самолет — его пилот получил радиограмму «Тотог» с просьбой осмотреть район. Первый же взгляд с воздуха развеял сомнения в успехе торпедной атаки. На поверхности плавали обломки японской субмарины, неподалеку расплывалось огромное пятно соляра. Согласно официальным данным, первой жертвой «Тотог» стала японская лодка «RO-30» водоизмещением 965 т.

Около двадцати суток «Тотог» блуждала между коралловыми рифами, пока вновь не обнаружила противника. Большое грузовое судно — что может быть более удобным объектом для торпедного нападения? По приказу командира по цели были выпущены две торпеды. Взрыв одной из них вызвал пожар на сухогрузе, который, однако, продолжал оста-

ваться на плаву. Судьба поврежденного японского судна оказалась незавидной — в конце концов море выбросило его на коралловую отмель.

А через несколько дней «Тотог» ожидала встреча сразу с двумя японскими подлодками. Поначалу американцы заметили лишь одну из них. Вражеская субмарина была торпедирована, но ей, по-видимому, удалось уцелеть — никаких сообщений о гибели подводных лодок в этом районе так и не поступило. Атака другой лодки, появившейся в окуляре перископа два часа спустя, оказалась более успешной. Командир «Тотог» действовал наверняка — по одной цели были выпущены целых три торпеды. Члены экипажа наблюдали гибель вражеского корабля (это была крупная субмарина «I-28» водоизмещением 2212 т). 25 мая американская подлодка избавилась от последних торпед боезапаса, пустив с их помощью ко дну 4467-тонный транспорт «Сёка Мару».

Несмотря на успехи американских подводных лодок, на 1 января 1943 г. у Японии оставалось около 5,2 миллионов тонн торгового тоннажа. Особых трудностей в обеспечении военных перевозок японцы по-прежнему не испытывали. Торговый флот ходил в небольших конвоях по четыре-пять судов. Их обычно сопровождали несколько миноносцев — эскадренных или эскортных. В районе Новая

Гвинея — архипелаг Бисмарка — Соломоновы острова, где противоборство на море было особенно напряженным, военные конвои обычно следовали под прикрытием авиации и крупных надводных кораблей, совершая большие переходы в темное время суток. Иногда в целях безопасности груз с борта крупных транспортов переходил на баржи и небольшие каботажные суда, которые, прижимаясь к берегу, благополучно доставляли его в пункт назначения.

В Соединенных Штатах понимали, что без решительных действий против японских конвоев, снабжавших передовую горючим, боеприпасами и продовольствием, грандиозные планы вытеснения японцев с Алеутских островов и захвата Гуадалканала так и останутся на бумаге. Американские подлодки начали жестокую войну против вражеских транспортов и конвоев.

В январе 1943 г. подводная лодка «Тотог» под командованием капитан-лейтенанта Сиглафа крейсировала в юго-западной части Тихого океана, среди островов Голландской Ост-Индии. В ночь под Рождество, когда лодка находилась в проливе Омбей, на горизонте замаячил транспорт, державший курс на Дили. Порт Дили находился в португальской части острова Тамбор, но командир Сиглаф не исключал, что японские корабли и суда используют его для стоянки. Оставалось проверить,

так ли это на самом деле. На пути к порту с американской субмарины вновь заметили транспортное судно, вслед за которым показался более крупный силуэт. Даже в неверном свете луны ошибиться было невозможно — силуэт принадлежал большому охотнику за подводными лодками. Корабли шли прямо на лодку, очевидно, обнаружив ее; впереди — маленький транспорт. Да это вовсе и не транспорт, догадался Сиглаф, а противолодочный корабль с акустикой на борту. Иначе почему он так уверенно шел к цели? Лодка погрузилась, а всего через четыре минуты на нее посыпался град малых глубинных бомб — противник использовал бомбомет. Отлежавшись на дне, «Тотог» взяла обратный курс. Пара боевых кораблей в дозоре — достаточное доказательство присутствия японцев в Дили, решил командир субмарины.

В январском походе «Тотог» не раз подвергалась преследованию кораблей противника. Ей часто приходилось скрываться, отчего «улов» Барни Сиглафа был небольшим. В ночь на 22 января при помощи радара лодка обнаружила транспорт «Хасю Мару» (водоизмещение 1873 т), который шел в Амбон с грузом авиационного бензина, и атаковала его. Потопление «Хасю Мару» стоило трех выпущенных торпед, однако остальной боезапас был израсходован субмариной впустую. Лодка

дважды атаковала японский крейсер типа «Натори» — каждый раз безуспешно. События разворачивались по одному и тому же сценарию. Взрывы торпед причиняли крейсеру лишь легкие повреждения, он перехватывал инициативу боя и открывал прицельный огонь по торчавшему из воды перископу американской субмарины, вынуждая ее лечь на грунт. После второй неудачной атаки «Тотог» вернулась на австралийскую базу, во Фримантл.

Весной 1943 г. американцы почти одновременно потеряли три подводные лодки в проливе Сент-Джордж. Уцелевшие субмарины возвращались со значительными повреждениями. Рапорты их командиров живописали детали ожесточенной противолодочной борьбы, развернутой японцами в районе Рабаула. Испугавшись еще больших жертв, американское командование запретило дневные походы в надводном положении близ экватора у Соломоновых островов и архипелага Бисмарка. В самый разгар противолодочной «бури» американский подводный флот активизировал действия на подходах к опасным районам. 3 апреля неподалеку от острова Бостон лодка «Тотог» капитан-лейтенанта Барни Сиглафа перехватила эскадренный миноносец «Исонами» и тремя торпедами потопила его, а через несколько дней пустила ко дну грузовое судно «Пенанг Мару» водоизмещением 5214 т.

Американские подводные лодки не только действовали на тихоокеанских сообщениях, но и ставили мины, перевозили наблюдателей и эвакуировали беженцев, спасали летчиков, чьи самолеты были сбиты над океаном, и даже доставляли агентов разведслужб. 25 мая 1943 г. лодка капитан-лейтенанта Сиглафа высадила двух агентов на японский остров Кабаэна.

Подобные разовые операции перемежались с долгими боевыми походами. Подводные лодки, базировавшиеся во Фримантле, в том числе и «Тотог», поддерживали действия 7-го флота США. Летом и осенью 1943 г. они стали непреодолимой преградой на пути японских конвоев, из-за чего гарнизоны баз на Бугенвиле и на архипелаге Бисмарка оказались в положении заброшенных на необитаемый остров — их снабжение было полностью прекращено. В таких условиях даже одиночные удары по японским базам приносили ощутимый эффект. В конце октября 1943 г. подводная лодка «Тотог» обстреляла о. Фейс к востоку от Филиппин.

Начало нового 1944-го года капитан-лейтенант Сиглаф ознаменовал потоплением у острова Хонсю двух небольших японских транспортов общим тоннажем чуть более 6000 т. Не отставали от «Тотог» и другие субмарины. В эти дни лодка «Сивулф», вышедшая на боевое дежурство к островам Рюкю, уничтожила це-

лых четыре транспортных судна противника, а «Херинг» умудрилась отправить на дно японский транспорт для перевозки самолетов аккурат 1 января, что сулило японцам несчастье в новом году.

Да и как могло быть иначе? Соединенные Штаты завершали подготовку операции «Флинтлок» — мощного удара по Маршалловым островам, который должен был стать прелюдией к захвату Филиппин. Чтобы помешать планам врага, японцы решили создать морской барьер в центральной части Тихого океана. Барьер этот держался на трех китах, роль которых играли военные базы, расположенные на островах Трук, Сайпан и Палау. Японское командование усилило снабжение основных баз, и война американских подлодок на истощение противника стала еще более ожесточенной.

К весне 1944 года американская тактика ведения подводной войны против конвоев полностью себя оправдала — каждый месяц на дно отправлялось все больше японских транспортов. В числе четырех особенно отличившихся американских субмарин оказалась и «Тотог», которая теперь практически не покидала район Курильских островов. Только за май 1944 г. капитан-лейтенант Сиглаф успел потопить четыре японских торговых судна общим водоизмещением более 16 тысяч тонн.

На исходе войны часть старых американ-

ских лодок была поставлена на ремонт, а их место заняли новые субмарины. В начале 1945 г. капитан 3 ранга Барни Сиглаф принял командование подводной лодкой «Тенч», однако уже в марте перешел в штаб флота на должность начальника оперативного отдела. Здесь Сиглафу предстояло заняться важным делом — подготовкой подводников к использованию гидролокатора.

И все-таки самые яркие страницы боевой биографии Барни Сиглафа были связаны со старушкой «Тотог». Последняя жертва субмарины, плавучая база торпедных катеров «Сюри Мару», отправилась на дно 20 января 1945 года. В команде Тихоокеанских подводных лодок «Тотог» оказалась самым результативным «игроком»: к концу войны с Японией на боевом счету субмарины числилось 26 успешных торпедных атак.

ФРЕДЕРИК ШЕРМАН

«Первая скрипка» — авианосец!

С началом войны в Европе Япония перестала скрывать свое сочувствие агрессивной политике держав «оси». Правительство страны, которая издавна придерживалась доктрины «Азия для азиатов», начало проявлять особую нетерпимость к военному присутствию США на Дальнем Востоке. Американцы же время от времени дипломатично напоминали токийскому правительству о том, что не собираются поступаться своими интересами в регионе, на защите которых стоит достаточно мощный военный флот. Теперь большая часть Тихоокеанского флота США, носившая название Гавайского отряда, постоянно базировалась на Гавайских островах. Остальные военные корабли были частыми гостями на Гавайях, демонстрируя иностранным наблюдателям консолидацию военно-морских сил США на Тихом океане.

Еще в январе 1941 г. американский посланник в Японии Грю сообщил госдепартаменту о

возможности внезапного массированного нападения японцев на гавайскую военно-морскую базу Пирл-Харбор. В достоверности этой информации, подтвержденной целым рядом авторитетных источников, сомневаться не приходилось. У американского командования оставался почти целый год, чтобы подготовиться к встрече незваных гостей. Однако, когда 7 декабря 1941 года тишину воскресного утра в Пирл-Харборе разорвал гул японских бомбардировщиков, гарнизон базы во главе с генерал-майором Шортом и адмиралом Киммелем вместо того, чтобы действовать, оцепенел от неожиданности.

Последствия налета были ужасны: из восьми линкоров четыре были потоплены, остальные повреждены. Линейный флот, гордость американских адмиралов, за какой-то час был выведен из строя на долгие месяцы. Счастье еще, что два крупных авианосца «Энтерпрайз» и «Лексингтон» накануне вышли в море и не стали жертвами японской авиации. Как раз 7 декабря «Лексингтон» под командованием Фредерика Шермана подходил к о. Мидуэй. В ангарах авианосца находились новые самолеты — пополнение для американской базы на Мидуэе. Радиограмма, сообщившая о трагедии в Пирл-Харборе, настигла Шермана в каких-то 400-х милях от острова. Самолеты так и не были доставлены в требуемый пункт: по при-

казу командира оперативного соединения Ньютона авианосец «Лексингтон» изменил курс на обратный. По пути в Пирл-Харбор Шерман получил новое распоряжение, исходившее от адмирала Хэлси — следовать к острову Джалуит для перехвата авианосцев противника. Как оказалось впоследствии, японские авианосцы вовсе не собирались появляться у Джалуита, а отходили от Пирл-Харбора на северо-запад. В итоге «Лексингтон» с самолетами на борту долгое время бесполезно бороздил окрестности базы, пока наконец не вернулся назад, так и не обнаружив противника. Не соверши Хэлси ошибку, трудно сказать, чем бы закончилась встреча одинокого «Лексингтона» с шестью японскими авианосцами, чьи командиры пребывали в состоянии эйфории после недавней победы в Пирл-Харборе.

В мае 1940 г. Фредерик С. Шерман принял под свое командование новый авианосец «Лексингтон», вошедший в состав Гавайского отряда. К началу войны с Японией американский флот имел лишь несколько подобных кораблей, о серьезном использовании которых поначалу никто не задумывался. Пока авианосцы простаивали на Гавайях, японские ВМС деятельно развертывали новые военные базы на захваченных островах. Настало время положить этому конец.

В феврале 1942 г. оперативное соединение под командованием вице-адмирала Брауна, покинув Гавайи, вышло к острову Новая Британия. Кроме «Лексингтона», в состав соединения входили четыре тяжелых крейсера и десять эсминцев. При поддержке артиллерии крейсеров авианосец должен был совершить рейд на японскую базу Рабаул.

20 февраля «Лексингтон» и его командир Шерман получили первое боевое крещение — звено истребителей с авианосца сбило большой четырехмоторный японский самолет-разведчик, который, потеряв управление, упал в море. За несколько часов боя с авиацией «Лексингтона» японцы, пытавшиеся задержать противника на подходах к Рабаулу, лишились 19 самолетов, в том числе семнадцати бомбардировщиков. «Лексингтон» потерял всего два истребителя, но сам лишь чудом увернулся от авиабомб — спасла быстрая реакция командира, вовремя приказавшего переложить руль.

Несмотря на успехи первых рейдов американских авианосцев, обстановка на Тихом океане оставалась неблагоприятной для союзников. Японцы продолжали победное шествие по Новой Гвинее, а изрядно потрепанная противником армия американского генерала Стилуэлла покидала Бирму.

В начале мая 1942 г. японские ВМС получили задание прикрыть захват Порт-Морсби в

юго-восточной части Новой Гвинеи. Чтобы флот США не помешал силам вторжения войти в Коралловое море через проход Жомар, на боевое дежурство вышли мощные японские авианосцы. Против них было брошено крупное оперативное соединение адмирала Фитча, костяк которого составляли два авианосца — «Лексингтон» и «Йорктаун». Командиру «Лексингтона» и, одновременно, начальнику штаба соединения Фредерику Шерману суждено было стать душой операции в Коралловом море. Ударная группа «Лексингтона» раньше всех обнаружила противника — малый авианосец «Сёхо», эскортируемый крейсерами и эсминцами. По приказу Шермана палубные бомбардировщики предприняли немедленную атаку. В течение нескольких минут «Сёхо» получил 13 попаданий бомб и восемь — торпед. Охваченный пламенем от носа до кормы, он взорвался и быстро пошел ко дну.

Но настоящая дуэль авианосцев была еще впереди. Всю тяжесть главного удара японской авиации 7 мая 1942 г. принял на себя огромный «Лексингтон», на фоне которого остальные корабли соединения казались карликами. Истребители группы прикрытия авианосца смешались с полусотней японских самолетов, и завязался беспорядочный воздушный бой. Море было усеяно пылающими самолетами. Несмотря на все усилия Шермана, авиано-

сец не смог уклониться от попаданий бомб и торпед, поскольку «Лексингтон» в силу своих значительных габаритов обладал недостаточной маневренностью. Кроме того, по признанию самого командира авианосца, атака японских бомбардировщиков была «прекрасно координирована».

Около полудня, через полтора часа после атаки японской авиации «Лексингтон» внезапно содрогнулся от ужасного взрыва — под полетной палубой воспламенились пары бензина. Виной тому была утечка топлива из поврежденных во время воздушного налета цистерн. Четырехчасовая борьба с огнем оказалась бесполезной: одна за другой отказывали системы корабля, вышла из строя пожарная магистраль. По приказу Шермана личный состав покинул носовое машинное отделение: переборка здесь раскалилась добела, а температура поднялась до 70 градусов. Разрешив Шерману «убрать ребят» с потерявшего ход авианосца, адмирал Фитч в очередной раз подтвердил свою репутацию хладнокровного и рассудительного командира. Без малейшей паники команда перешла на шлюпки. Шерман наблюдал, как перед уходом матросы в порядке расставляли на палубе свои ботинки, как будто собираясь вернуться назад. Командир остался один на один с горящим «Лексингтоном». Как и заведено, он покинул корабль последним — после

того, как мощный взрыв искорежил полетную палубу авианосца...

Потеря «Лексингтона», после того как его авиация потопила «Сёхо» и причинила серьезные повреждения японскому авианосцу «Сёкаку», не могла повлиять на общий исход битвы в Коралловом море. Бой, которым руководили Фитч и Шерман, открыл новую страницу истории морских сражений, поставив крест на иллюзиях относительно боевой мощи линкоров. Это была первая решающая битва, в которой надводные корабли не обменялись ни единым выстрелом — все за них сделала авиация. Соединенные Штаты одержали в Коралловом море первую настоящую победу, уничтожив 105 вражеских самолетов (еще 90 машин были сильно повреждены). Сами ВМС США потеряли чуть более 80-и самолетов. Планы противника были сорваны — японцы отказались от попытки захватить Порт-Морсби с моря и отошли на север.

После полного вытеснения противника с Новой Гвинеи и захвата в феврале 1943 года о. Гуадалканал перед американцами открылся новый плацдарм — Соломоновы острова. С самого начала кампании на Соломоновых островах конечной целью американского командования был Рабаул. Этот порт имел превосходную гавань. Кроме того, в Рабауле находился японский штаб всего южного района. Все раз-

говоры в адмиральских верхах относительно будущих наступательных планов ВМС США на Тихом океане обычно начинались фразой: «Когда мы возьмем Рабаул...» Но для того, чтобы это свершилось, необходимо было иметь аэродромы на Бугенвиле, чтобы круглосуточно наносить удары по Рабаулу. Задача захвата подходящих плацдармов на Бугенвиле была возложена на 1-й амфибийный корпус морской пехоты генерала Вандергрифта. Поддержать штурм Бугенвиля должно было авианосное оперативное соединение под командованием контр-адмирала Фредерика Шермана, состоявшее из двух авианосцев, пары крейсеров ПВО и десяти эсминцев.

1 и 2 ноября самолеты Шермана нанесли удары по аэродромам на о. Бука и в Бонисе. В результате японцы лишились 33 самолетов, 9 транспортов, 8 барж и трех малых кораблей. Интенсивная бомбежка аэродромов вывела их из строя, не позволив японцам использовать их во время жестокого боя в заливе Императрицы Аугусты. Но это было только начало. Вскоре авианосное соединение Шермана совершило рейд на Рабаул. В воздух поднялось полсотни американских палубных бомбардировщиков и торпедоносцев и 55 истребителей. У входа в круглую бухту Рабаула, неподалеку от живописно дымившегося вулкана, их встретили равные силы противника. Однако рав-

ными они были лишь по числу боевых машин. Что же касается остального, то у японцев были незначительные шансы на успех, поскольку в Коралловом море Япония потеряла почти всех своих асов и их место теперь занимали полуобученные новички.

Итоги боя расставили точки над «i». Ценой потери всего семи самолетов американцы сбили 25 машин противника. Еще столько же японских самолетов было выведено из строя. Но основная драма разыгралась внизу, в бухте Рабаула, которая была забита кораблями. От воздушного налета серьезно пострадали четыре тяжелых и два легких крейсера, пара эскадренных миноносцев. В тот же день Шерманом была получена радиограмма от самого генерала Макартура. Главнокомандующий поздравлял личный состав соединения с победой, зачеркнувшей для японцев возможность вести масштабные боевые действия в районе Соломоновых островов.

К середине 1943 г. превосходство авианосного флота США над японскими ВМС стало особенно ощутимым. Авианосец, игравший «первую скрипку в оркестре», изменил всю стратегию войны на море. Находясь под прикрытием собственной авиации, он мог совершать рейды в отдаленные точки Тихого океана. Ушли в прошлое времена, когда наступательные операции американцев ограничивались

«прыжками» с одного острова на другой. Это позволило Комитету начальников штабов в Вашингтоне планировать наступление на Филиппины прямо через центральную часть Тихого океана. Согласно этому плану, следующий удар американских амфибийных сил в составе 297 кораблей должен был обрушиться на шесть хорошо укрепленных атоллов — Маршалловы острова. Оккупации подлежали лишь те острова и порты, которые были нужны для развертывания оперативных баз флота и ликвидации ближайших японских аэродромов.

В конце января 1944 г. быстроходное авианосное соединение контр-адмирала Митшера заняло позиции, удобные для массированной воздушной атаки атоллов. Одна из четырех оперативных групп, которой командовал Фредерик Шерман, должна была «подготовить» острова Маджуро и Квадженлейн к высадке десанта. Авиация Шермана не только очистила атоллы от самолетов противника и уничтожила более половины японского гарнизона — все наземные объекты были превращены в груды битого камня. Деревьев на островах почти не осталось. Те же, которым удалось уцелеть, потеряли всю свою листву. Когда на следующий день, 1 февраля 1944 г. американские десантники высадились на атолле Маджуро, им не было оказано ни малейшего сопротивления. Бои за Квадженлейн продолжались

не более четырех суток и без предварительной воздушной атаки оказались бы куда кровопролитнее. 437 японцев, взятых в плен на Кваджелейне (все, что осталось от 8600-го гарнизона атолла), были контужены или полностью оглохли из-за недавней бомбежки.

Успех Кваджелейнской операции явился прологом к быстрому завоеванию Маршалловых островов — бастиона на внешнем оборонительном рубеже Японии. На пути американских авианосцев стала крепость Трук, твердыня, которую американцы называли вторым Гибралтаром на Тихом океане. Захватить ее помог случай. Командира базы на о. Трук японского вице-адмирала Кабаяси обмануло двухнедельное затишье после захвата Кваджелейна. Решив, что опасность уже миновала, Кабаяси приказал большинству самолетов остаться на аэродромах и разоружиться. Это было непростительной ошибкой. Как раз 15 февраля авианосная авиация Шермана совершила налет на остров Трук и уничтожила большинство японских самолетов, которые оказались хорошими наземными целями. Чтобы разрушить «неприступный» Трук, авианосцу «Бункер Хил», на котором держал флаг Шерман, потребовалось всего два дня. Разгневанное японское командование отозвало Кабаяси в Токио.

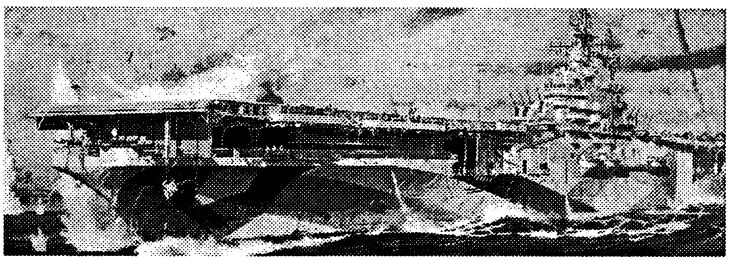
После рейдов на о. Трук и Марианские острова Шерман был откомандирован с действую-

щего флота и назначен командующим авиацией Тихоокеанского побережья. Пробыл он в этой должности недолго — около четырех месяцев.

В начале лета 1944 г. американские авианосцы заняли позиции «у ворот» Филиппин. 19 июня жестокой атаке морской авиации США подверглась база на острове Гуам. В этот трагический для Японии день военно-морские силы страны лишились около 400 самолетов, в том числе 297 авианосных. За всю историю войны на Тихом океане ни одна из сторон больше не несла таких громадных потерь. Впереди были бои за Минданао, Манилу и Формозу, американская оккупация островов Палау...

В августе 1944 г. Фредерик Шерман в очередной раз покинул Пирл-Харбор. На острове Эниветок его ожидал авианосец «Эссекс». Вместе с большой оперативной группой (4 авианосца, 5 быстроходных линкоров, 4 крейсера и 18 эскадренных миноносцев) он должен был перейти под командование контр-адмирала Шермана. В десятых числах октября Фредерик Шерман повел свои корабли к о. Формоза у побережья Китая, где в эти дни разворачивалась большая битва надводных кораблей и береговой авиации. Приказ командования предписывал авианосцам завершить свои атаки в течение двух дней. Однако происшедшие события заставили адмирала Хэлси пересмотреть прежние планы. Накануне японцам удалось

торпедировать два тяжелых американских крейсера «Канберра» и «Хьюстон», которые были выведены из строя и потеряли ход. Это дало



Американский авианосец «Эссекс» во время боя

повод токийскому радио сообщить о полном уничтожении флота США у острова Формоза. Сама судьба посылала американцам благоприятный случай выманить корабли противника из закрытых гаваней, а затем расстрелять их поодиночке. Немедленно была создана эскадра-приманка в составе двух буксируемых крейсеров и нескольких кораблей охранения, которая должна была завлечь японцев в пределы досягаемости авианосной авиации Шермана. Новый план командующего, адмирала Хэлси, удался лишь частично. Почувствовав подвох, японские адмиралы быстро вернули военный флот во внутренние воды и почти не понесли потерь. А вот защита гаваней на время была сильно ослаблена, чем не замедлили воспользоваться американские летчики. В результате налета на Формозу было потоплено 140 и повреждено еще 248 японских судов.

Вскоре после формозских событий состоялся невиданный по своим масштабам бой в заливе Лейте. Если быть точнее, это сражение, длившееся четверо суток, представляло собой целую серию боев, которые происходили в сотнях миль друг от друга. 24 октября авианосные группы контр-адмиралов Дэвисона и Шермана получили приказ выйти в море Сибуян. Вся ударная мощь их авиации должна была быть направлена против соединения японского адмирала Курита, шедшего без авиационного прикрытия.

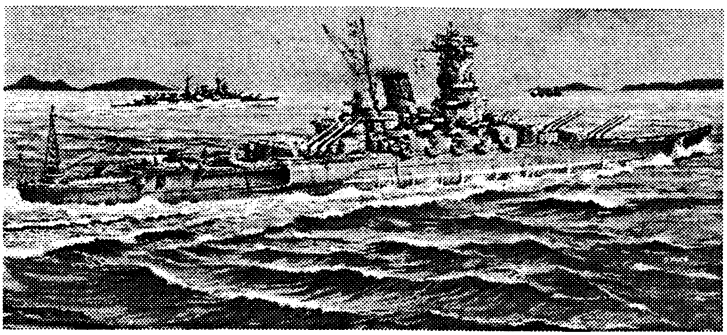
Причина, по которой Курита был лишен поддержки с воздуха, была проста. Используя наспех подготовленных летчиков-камикадзе, японское командование полагало, что против чужих кораблей они будут действовать более успешно, нежели при защите собственных. А потому все имевшиеся в распоряжении самолеты японцы бросили против группы контр-адмирала Шермана, которая была обнаружена первой. Получив соответствующее донесение, Шерман приказал убрать в ангары торпедоносцы и бомбардировщики. Одновременно для перехвата противника в небо взмыли все истребители группы. Корабли же отошли, чтобы укрыться за полосой шквального дождя. Вопреки ожиданиям японского адмирала Тойода, ни один из его самолетов не смог пробиться через заслон американских истребителей, чтобы

атаковать авианосцы. Но когда налет был уже отражен, одинокий японский бомбардировщик, неожиданно вынырнув из-под облаков, нанес удар по легкому авианосцу «Принстон».

В мгновение ока огонь охватил ангары, в которых находилось шесть торпедоносцев «Авенжер». Взрывы их торпед разрушили полетную палубу «Принстона». В создавшейся ситуации Шерман не пошел на соединение с группой Богана, как приказал адмирал Хэлси. Три авианосца Шермана выпустили самолеты для удара по соединению Курита и остались на месте, не решаясь бросить гибнущий «Принстон». А в это время к соединению Шермана приближалась новая ударная группа из 76 японских самолетов, вышедших с острова Лусон. На этот раз Шерман поднял в воздух всю свою авиацию. Истребители должны были сдерживать противника, остальные самолеты взяли курс на японские авианосцы. Вторая атака японских самолетов была отражена, только 20 из них вернулись назад на Лусон. Тем временем центральное соединение Курита, не выдержав частых атак с воздуха, легло на обратный курс, на запад. Так был сделан первый шаг к полному поражению японцев у Лейте, которое перечеркнуло былые успехи Объединенного императорского флота.

После победного марша по Филиппинам американские войска вплотную подошли к япон-

ской метрополии. Последняя военно-морская база, без овладения которой США не могли закончить войну, располагалась на острове Оки-



Японский линкор «Ямато»

нава. Сражение за Окинаву обещало стать самым грандиозным из когда-либо имевших место на Тихом океане. Против 140-тысячного гарнизона острова американцы выдвинули 548 тысяч солдат и моряков, 318 боевых кораблей и 1139 вспомогательных судов.

Кампания на Окинаве началась 18 марта 1945 г. ударом четырех групп быстроходных авианосцев (одной из них командовал контр-адмирал Шерман) по району Кюсю — Внутреннее море. 6 апреля авианосцы Шермана приняли бой с огромным японским линкором «Ямато». Это была последняя попытка вице-адмирала Ито («Ямато» был его флагманским кораблем) нанести американцам удар у берегов Окинавы. Японское командование разделяло точку зрения Ито, считая, что главное

теперь — сохранить честь военно-морского флота Японии, пусть даже ценой гибели своих лучших кораблей. Обреченный на смерть линкор «Ямато» был атакован тремя ударными авиагруппами, после чего взорвался и затонул. Но и авианосцам Шермана пришлось тяжело в этом бою. Никогда еще авианосный флот не подвергался таким настойчивым атакам летчиков-камикадзе, которые накануне поражения «страны восходящего солнца» сражались с особым ожесточением. Камикадзе десятки раз пикировали на флагманский корабль Шермана «Эссекс», но безуспешно. Другие авианосные корабли оказались менее удачливыми. Командир соединения адмирал Митшер в течение трех дней был вынужден дважды переносить свой флаг, поскольку оба флагманских авианосца, «Бункер Хил» и «Энтерпрайз», получили серьезные повреждения.

Ожесточенные бои за Окинаву с японскими ВМС, которые теперь состояли в основном из смертников, велись 82 дня — до 21 июня 1945 г. Этот день стал последним днем войны для контр-адмирала Фредерика С. Шермана. 22 июня Шерман прибыл в Сан-Диего, откуда чуть погодя вылетел в Вашингтон на совещание с адмиралом флота Кингом и морским министром Форрестолом. После небольшого отпуска Шерман вновь вернулся к берегам Японии и поднял свой флаг на новейшем авианосце «Лек-

сингтон», названном в память корабля, погибшего в Коралловом море. К тому времени боевые действия уже закончились, со дня на день ожидалась официальная капитуляция Японии. Фредерик Шерман был одним из тех, кому довелось своими глазами увидеть последний акт войны на Тихом океане — подписание капитуляции Японии американским генералом Макартуром.

После войны Фредерик С. Шерман некоторое время командовал 5-м флотом. В феврале 1947 года Шерман вышел в отставку в чине адмирала ВМФ США.

РОЯЛ ИНГЕРСОЛЛ

Немецкая завеса уничтожена

В 1943-44 гг. германские подлодки старой конструкции, действовавшие в Центральной Атлантике, ощутили на себе всю мощь новой американской системы противолодочной обороны. Тактика «волчьей стаи», управляемое применение — обо всем этом командирам немецких субмарин предстояло забыть окончательно. Лодки действовали преимущественно в одиночку и целыми неделями двигались в надводном положении. Несмотря на то, что улов немецких субмарин был невелик, они сковывали значительные силы противника — около трех тысяч кораблей и еще больше самолетов морской авиации.

Временное затишье на коммуникациях Центральной Атлантики зимой 1944 года позволило американским адмиралам приступить к сокращению морских и воздушных сил Карибского военно-морского округа. Узнав об этом, немцы провели ряд успешных весенних рейдов, потопив несколько одиночных судов и замини-

ровав воды близ Пуэрто-Рико. Командующего флотом адмирала Ингерсолла обеспокоило повышение активности немецких субмарин в Карибском море. 10 июля 1944 г. он выслал туда две авианосные группы, которые должны были показать морякам округа, как надо вести борьбу с подводными лодками противника. Немецкая субмарина «U-539» находилась в надводном положении в проливе Мона, когда на горизонте показалась поисково-ударная группа кораблей во главе с авианосцем «Кард». Один вид авианосца так напугал командира лодки, что он упустил прекрасную возможность атаковать вражеский корабль. Во избежание неприятностей «U-539» легла на грунт...

Роял Исон Ингерсолл родился в Вашингтоне в 1883 г. Его отец был контр-адмиралом, и это, по-видимому, определило судьбу молодого Ингерсолла — на рубеже веков он поступает в военно-морское училище. В 1905 г. Роял окончил училище, оказавшись в списке выпускников четвертым, на три человека впереди будущего Адмирала флота Честера Нимица. Для прохождения службы младшего лейтенанта Ингерсолла направили на линкор «Коннектикут» — флагманский корабль контр-адмирала Роблея Иванса. Этому кораблю Ингерсолл отдал шесть лет жизни, на нем же совершил свой первый кругосветный переход.

Поступив в 1911 г. в военно-морскую академию, Ингерсолл в течение трех лет досконально изучил морское дело и английский язык. По окончании этого уважаемого учебного заведения Ингерсолла ожидала должность флаг-офицера командующего Азиатским флотом США на кораблях «Саратога» и «Цинциннати».

Во время первой мировой войны Роял Ингерсолл служил в управлении начальника морских операций, а затем помощником командира на линейных кораблях «Коннектикут» и «Аризона». В 1921 г. судьба в лице вышестоящего командования забросила будущего адмирала в военно-морскую разведку, где он продолжал оттачивать свой интеллект и тактическое мастерство до 1923 года.

В 1924 г. Ингерсолла назначили командиром гидрографического судна «Нокомис», на котором он плавал несколько лет. Прослушав специальный курс в военно-морской академии, Ингерсолл продолжил службу в главном морском штабе ВМФ. Деловые качества опытного моряка были быстро оценены командованием — вскоре он стал помощником начальника штаба при адмирале Пратте, руководившем действиями линейного флота.

В начале 30-х гг. Роял Ингерсолл вернулся в действующий флот в качестве командира корабля «Аугуста», а затем принял под свое

командование линкор «Сан-Франциско». Однако в 1935 г. Ингерсолла вновь отозвали на штабную работу, предложив ему должность начальника управления военного планирования. Через три года в подчинение контр-адмирала Ингерсолла была передана 6-я дивизия крейсеров.

1 января 1942 г. Роял Ингерсолл, еще вчера помощник начальника управления морских операций, сменил Эрнста Кинга на должности командующего американским Атлантическим флотом. В этот же день его ожидал еще один новогодний подарок — звание вице-адмирала. Не будет ошибкой назвать Р. Ингерсолла одним из наиболее прозорливых адмиралов американских ВМС на действительной службе. Как командующий Атлантическим флотом, ответственный за охранение войсковых транспортов, Ингерсолл постоянно определял стратегию и тактику противолодочной борьбы, издавал оперативные приказы и разрабатывал подробные расписания для эскортных групп, выходивших из США.

Подготавливая высадку союзников в Северной Африке (операция «Торч»), адмирал Кинг возложил планирование морской части операции на командующего Атлантическим флотом. Помимо организации действий десантного отряда кораблей, Ингерсоллу пришлось командовать всеми военно-морскими силами, кото-

рые использовались для прикрытия операции «Торч» и эскортирования атлантических конвоев, совершавших переходы между Соединенными Штатами и Северной Африкой. Разработку детальных планов операции Ингерсолл поручил своему подчиненному, контр-адмиралу Хьюиту.

До создания в мае 1943 г. 10-го флота адмирал — это звание было присвоено Ингерсоллу 1 июля 1942 г. — осуществлял непосредственное руководство противолодочной войной. Его домом стал флагманский корабль «Виксен» (переоборудованная канонерская лодка). «Виксен» регулярно обходил американские порты и базы, благодаря чему ситуация всегда оставалась под контролем командующего. Особенно увлекла Ингерсолла организация конвойных авианосных групп, командиров которых он инструктировал лично. Со временем напряженная работа командующего дала свои результаты — к середине 1943 г. его авиагруппы добились впечатляющих побед над немецкими подводными лодками на самых опасных маршрутах конвоев в Центральной Атлантике.

26 мая 1943 г. немецкий гросс-адмирал Дениц приказал группе «Труц» в составе 17 субмарин развернуться вдоль 43-го меридиана между 32° и 39° северной широты. Линия завесы перерезала основной атлантический маршрут и сулила немецким лодкам большую до-

бычу. В тот период в Атлантике находилось множество союзных конвоев, груженных военным снаряжением, топливом и боеприпасами — всем необходимым для вторжения на Сицилию и, позднее, в Италию. К несчастью для немцев, Атлантический флот к этому времени был хорошо подготовлен к защите транспортных судов. Как только группа «Труц» заняла исходное положение на линии завесы, она стала жертвой тщательно спланированного адмиралом Ингерсоллом противолодочного наступления, которое отличалось особой активностью и рядом тактических новшеств.

Еще в январе 1943 г. Ингерсолл предвидел возможность появления завесы, считая, что центральный трансатлантический маршрут проходит слишком далеко от союзных островных баз и имеет недостаточное воздушное охранение (авиация берегового базирования могла обеспечить проводку конвоев только до Бермудских островов). Для действий на этом маршруте командующий собирался выделить новые конвойные авианосцы, прибытия которых ожидал со дня на день.

К лету 1943 г. Атлантический флот получил два таких авианосца — «Боуг» и «Кард». Полагая, что ближнее воздушное охранение центральных трансатлантических конвоев* является пустой тратой сил, адмирал Ингер-

* Конвои, пересекавшие центральную часть Атлантики.

солл решил предоставить командирам конвойных авианосных групп большую свободу действий. Теперь авианосцы могли преследовать подводные лодки противника, отрываясь от своих конвоев, и, если возникала необходимость, вступать в непосредственное охранение другого конвоя. Приказ Ингерсолла был с восторгом встречен молодыми командирами авианосных групп, всегда готовыми проявить личную инициативу.

Успешные действия поисково-ударных авиагрупп во главе с конвойными авианосцами «Боуг», «Кард», «Сэнти» и «Кор» в течение последующих трех месяцев стали лучшим аргументом в пользу новой тактики борьбы с немецкими субмаринами. Боевой счет открыли летчики с авианосца «Боуг». Сопровождая конвой «GUS-7A», 3 июня они потопили подводную лодку «U-217», большую лодку снабжения «U-118» и нанесли повреждения нескольким лодкам из состава группы «Труц». Действия эскортных авианосцев «Кор» и «Сэнти» окончательно расстроили попытки этой многочисленной группы субмарин парализовать движение конвоев в Центральной Атлантике. С помощью недавно взятых на вооружение противолодочных торпед «Фидо» в середине июля они уничтожили еще четыре лодки группы «Труц», занимавшие позиции к югу от

Азорских островов. Менее чем за три месяца авианосные группы адмирала Ингерсолла потопили 15 немецких субмарин (восемь из них — лодки снабжения) ценой потери всего трех самолетов. За это время лодки группы «Труц» успели пустить ко дну одно-единственное судно из состава центральных трансатлантических конвоев.

Благодаря столь эффективной противолодочной операции проводка следующего конвоя «UGS-8A», который следовал в Гибралтар, прошла без осложнений. «UGS-8A», начавший переход в составе 78 торговых судов, 12 десантных кораблей и 9 кораблей охранения, не считая авианосной группы адмирала Ингерсолла, на подходах к Гибралтару увеличился до 129 торговых судов и 19 кораблей охранения. При этом конвой занимал площадь океана почти в 70 квадратных миль, а по тоннажу являлся, пожалуй, самым большим конвоем в истории конвойной службы.

ДЖ. ФЛАККИ

Поезд, пущенный под откос

В 1945 году у берегов Японии, в Желтом и Восточно-Китайском морях собралось слишком много американских подводных лодок. В стремлении опередить друг друга их молодые и честолюбивые командиры «брали на мушку» любое встречное судно, не брезгуя самыми мелкими объектами для атаки. К лету счет потопленных американскими лодками транспортов противника упал до минимума — за весь июль 14 субмарин Тихоокеанского флота США отправили на дно всего 13 торговых судов общим тоннажем 28 452 т и девять боевых кораблей. Даже капитан 3 ранга Флакки, обычно возвращавшийся на базу с отличным «уловом», не смог увеличить боевой счет своей субмарины. В эти дни подводная лодка «Барб» вела патрулирование в Охотском море в районе пролива Лаперуза. Потопив в первых числах июля небольшое грузовое судно, лодка впустую тратила время в поисках очередной цели.

Когда «Барб» проходила неподалеку от Са-

халина, Флакки заметил, что прямо вдоль береговой линии проложены железнодорожные пути. Движение здесь было чрезвычайно интенсивным. Если перекрыть эту оживленную магистраль, размышлял командир «Барб», японцы будут вынуждены какое-то время перевозить грузы морем. Последнее вполне устраивало заскучавшего без дела Флакки. Командир решил высадить на берег диверсионную группу, которой было поручено подорвать один из поездов.

В кромешной тьме субмарина приближалась к береговой линии. Когда дистанция до берега сократилась до 900 метров, на воду были спущены две резиновые лодки. Маленький отряд из восьми человек (больше лодки вместить не могли) возглавил лейтенант Уокер. Предварительно место высадки было обследовано через перископ, но, по-видимому, этого оказалось недостаточно — диверсионная группа высадилась прямо у порога жилого дома. Просто удача, что его хозяин не держал сторожевого пса.

Пробравшись через заросли камыша, подводники вышли к железнодорожному полотну. Чтобы заложить взрывчатку под рельсы, понадобилось делать подкоп вручную: звонкие удары кирок могли выдать маленький отряд. Работу пришлось прервать из-за внезапного появления товарного состава. Машинист, высунувшийся из будки паровоза, не заметил

ничего подозрительного. Когда поезд проследовал мимо, подводники принялись за дело с удвоенным рвением. Наконец подрывной заряд был заложен. Уничтожив следы своей работы, диверсанты двинулись в обратный путь. Их резиновые лодки уже успели отойти на значительное расстояние от японского берега, когда на путях показался очередной состав. Взрыв заряда, сопровождаемый взрывом паровозного котла оказался сильнее, чем ожидали. Товарные вагоны в мгновение ока превратились в груду обломков...

Капитан 3 ранга Флакки, недавний выпускник военно-морского училища в Аннаполисе, принял командование подводной лодкой «Барб» в 1944 году — в самый разгар боевых действий на Тихом океане. Переломный период войны на море подходил к концу. Самолеты ВМС США постепенно вытесняли японский флот с основных морских коммуникаций, число которых постоянно сокращалось. Почти бездействовала недавно такая оживленная линия Палау — Холландия (Новая Гвинея). Значительно снизилась активность судоходства и на линии Модзи — Шанхай, из-за чего практически все ходившие в конвоях эскортные корабли были переброшены на коммуникацию Япония — Формоза.

20 августа 1944 г. в район Филиппины —

Формоза прибыли «Истребители Эда» — так называлась «волчья стая», в которую входила подлодка «Барб». Первый контакт с кораблями противника был установлен лишь на десятый день патрулирования. (Командиры субмарин «стаи» предпочитали пореже использовать радиолокатор, опасаясь стать легкой добычей многочисленных японских самолетов с радарами на борту.)

Подступиться к японскому конвою было непросто: днем и ночью транспорты плотно прикрывала авиация. В первые же часы охоты за конвоем Флакки успел зафиксировать девять контактов с самолетами противника. Не легче пришлось и другим участникам «стаи». С полуночи до 7 часов утра японские самолеты пять раз обнаруживали лодку «Танни», так и не позволив ей атаковать конвой.

Субмарина «Барб» оказалась более удачливой, чем «Танни». Рискуя оказаться под прицельным огнем авиации, «Барб» всплыла в надводное положение, чтобы догнать противника. Подводный корабль совершал последние маневры перед выходом на боевую позицию, когда Флакки услышал доклад гидроакустика — в направлении лодки движутся торпеды! Смертельные «сигары» прошли так близко от «Барб», что, наверняка, задели бы перископ, если бы командир вовремя не приказал его опустить. Как только опасность миновала, три

торпеды, выскочив из кормовых аппаратов «Барб», понеслись прямо к вражескому транспорту.

В целом атака конвоя у Филиппин, к которой подключилась еще одна «волчья стая», удалась. Конвой был значительно ослаблен — лодки ВМС США уничтожили флагманский корабль «Сиратака», корабли охранения «Хинода Мару», «Окуни Мару» и «Чиеда Мару». Серьезные повреждения получило крупное торговое судно. Сами американцы отделались легко — существенных потерь с их стороны не было. Правда, 2 сентября чуть не погибла лодка «Барб». Японский самолет сбросил на нее крупную фугасную бомбу, которая разорвалась совсем рядом с подводным кораблем. Только после всплытия Флакки понял, как ему повезло, — на палубе «Барб» лежали осколки корпуса и части хвостового оперения бомбы.

Путь американцев к победе над Японией не был усыпан розами. Даже успешные операции подлодок США иногда оборачивались настоящей трагедией. В один из сентябрьских дней 1944 года американские субмарины торпедировали японский транспорт «Ракуё Мару», перевозивший из Сингапура в Японию 1350 английских и австралийских военнопленных. Эти пленные были самыми выносливыми из 90 тысяч человек, захваченных в Малайе. До

этого они работали на прокладке железнодорожных путей, а теперь направлялись на заводы и рудники Японии. Когда «Ракуё Мару» начал тонуть, японская команда покинула обреченное судно на спасательных шлюпках, бросив военнопленных на произвол судьбы. До того момента, как японский транспорт полностью скрылся под водой, прошло достаточно много времени — пленные успели соорудить жалкое подобие плотов и пересесть на них. Через три дня американская подводная лодка «Пампанито» обнаружила в море один из этих плотов. Подплыв ближе, подводники нашли на нем множество голодных и изможденных людей. Радиограмма с донесением о случившемся тут же полетела в Пирл-Харбор. Командование направило к месту происшествия две подводные лодки — «Куинфиш» и «Барб», которые должны были подобрать оставшихся в живых.

Ночью 16 октября, на пути к месту недавней катастрофы «Куинфиш» передала на «Барб», что встретила и атакует конвой противника — пять грузовых судов и шесть кораблей охранения. За час до полуночи она закончила свою атаку. Теперь настала очередь Флакки. «Барб» быстро сближалась с конвоем, и Флакки вдруг увидел, что самый большой из кораблей охранения имеет совершенно плоскую палубу. Это был авианосец! У Флакки исчезли все сомне-

ния относительно выбора цели. «Барб» заняла позицию, дала залп из носовых торпедных аппаратов и стала поспешно разворачиваться, чтобы направить на линию стрельбы кормовые аппараты. Дальнейшим маневрам помешал неизвестно откуда взявшийся японский эсминец, который несся прямо на лодку, очевидно, собираясь таранить ее. «Барб» едва не столкнулась с ним, и Флакки был вынужден срочно погрузиться.

Одного залпа оказалось достаточно. По крайней мере три из пяти отправленных к цели торпед попали в японский корабль. Впоследствии Флакки узнал, что его лодка пустила ко дну конвойный авианосец «Унё» водоизмещением 20 тысяч тонн. Почти одновременно с ним затонул большой танкер «Адзуса», который во время залпа оказался в створе с авианосцем и был потоплен одной из выпущенных лодкой торпед. После успешной операции «Барб» продолжила путь в район гибели «Ракуё Мару». К полудню 17 сентября бывшие пленные уже находились на борту «Барб» и «Куинфиш»...

Американцы начали новый 1945 год вторжением на остров Лусон через залив Лингаен, надеясь ударом с тыла захватить Манилу. Высадку десанта прикрывала морская авиация, которая обрушила град бомб на побережье Индокитая, Такао и Гонконг. Тотальное

прочесывание районов активного судоходства самолетами ВМС США, взлетавшими с авианосцев, окончательно подкосило японский торговый флот. Лишившись работы, подводные лодки рыскали в поисках целей. Встреча с каждым японским торговым судном расценивалась как редкая удача. Те же, кто действовал «стаей», добивались большего — иногда их жертвами становились конвои.

Темной январской ночью «Барб» патрулировала в Восточно-Китайском море, заняв позицию в северной части Формозского пролива, когда на горизонте появился японский конвой из восьми судов. Атаковать его в одиночку означало упустить противника. Понимая это, Флакки вызвал на подмогу две другие подводные лодки стаи — «Куинфиш» и «Пикьюда». Все три субмарины неотступно следовали за конвоем и провели несколько успешных атак. Флакки специально направил лодку к проходу между островом Формоза и минным полем, чтобы убедиться в том, что ни один корабль противника не прорвался через пролив. Результаты этого ночного нападения долгое время находились под вопросом. После войны специальная комиссия по оценке потерь противника установила, что Флакки потопил три вражеских судна и еще одно — с помощью лодки «Пикьюда». По уверению японцев, в ту ночь они потеряли всего три судна. Но общий

исход боя был оценен однозначно: конвой распался, практически все транспорты, в том числе танкеры и судно, груженное боеприпасами, были потоплены или повреждены.

Очень скоро все вновь заговорили о Флакки, чья лодка действовала в составе военно-морской группы «Китай». Командиру группы удалось создать неплохую систему оповещения своих подлодок о движении японских конвоев. В штаб постоянно поступали рапорты от береговых наблюдателей; каждый день в воздух поднимались десятки американских самолетов-разведчиков. Несмотря на это, конвои ускользали от преследования американских субмарин. Подводники не раз задумывались о причинах неудач. Как и многие другие, командир «Барб» считал, что днем японские суда идут по мелководью, прижавшись к берегу, а ночью отстаиваются в китайских портах — здесь и нужно искать новые цели для торпедной атаки.

22 января «Барб» обследовала побережье в районе Вэньчжоу. Ее командир наблюдал в перископ, как деловито снуют у берега китайские джонки. Оживленное движение на подходах к порту служило лучшим доказательством того, что район не заминирован. С наступлением темноты Флакки приказал включить радиолокатор, и, как оказалось, не зря. Показания прибора свидетельствовали, что во внешней

гавани Намкван, на расстоянии 20 миль от лодки находятся транспорты и корабли охранения крупного конвоя противника. Чтобы приблизиться к транспортам, лодка должна была почти на десять миль углубиться в зону, где глубина не превышала 18 метров. В случае атаки противника «Барб» не смогла бы спастись, уйдя на глубину. Тем не менее, Флакки решил рискнуть. Район, где предстояло действовать лодке, значился на карте как «необследованный» и изобиловал рифами и подводными скалами. Едва ли японские сторожевики стали бы преследовать лодку в таком месте.

Пока «Барб» обходила джонки, Флакки наблюдал за показаниями радиолокатора в центральном посту. Японские корабли, которых было более тридцати, расположились в гавани тремя колоннами. По признанию самого Флакки, за все время войны это была самая удобная цель. Первый залп по конвою с дистанции 15 кабельтовых дали носовые торпедные аппараты субмарины. После этого командир быстро развернул подлодку для стрельбы кормовыми торпедными аппаратами и атаковал ближайшее к голове конвоя судно. Тотчас же последовали выстрелы по соседним целям. Не успел Флакки скомандовать: «Самый полный вперед», как начали взрываться торпедированные лодкой японские суда. На глазах у командира субмарины судно «Тайкё Мару» (во-

доизмещение 5200 т) накренилось и быстро пошло ко дну. Несколько транспортов получили значительные повреждения. Попав под ураганный ответный огонь, «Барб» лихорадочно маневрировала между рыбачьими суденышками в надежде прорваться в открытое море. Японцы вели огонь вслепую, попадая по беззащитным джонкам. Наутро китайское радио сообщило, что в районе Намквана произошел большой морской бой.

Летом 1945 г. американцы почувствовали себя полными хозяевами в японских территориальных водах. Подлодки ВМС США развернули свои орудия на сухопутные цели. Внимание Флакки привлек маленький остров Кайхле (ныне Тюлений) в Охотском море, на котором японцы содержали котиковый заповедник. Поначалу командир «Барб» собирался захватить этот с виду пустынный островок. Однако первое впечатление оказалось обманчивым. В перископ Флакки удалось рассмотреть два маяка, антенны радиостанции, многочисленные пулеметные точки, несколько дотов и артиллерийское орудие. При столь мощной обороне высадка десанта на остров была бы безумием. Командир субмарины ограничился обстрелом складов и казарм, большая часть которых была разрушена.

На следующее утро (3 июля) под прицелом «Барб» оказался город Сикука на побережье

Карафуто. Флакки был не первым командиром субмарины, приказавшим обстрелять японский город, однако именно он познакомил японцев с действием ракетных снарядов. На палубе лодки была смонтирована ракетная установка — новинка, впервые испытанная Флакки несколько недель назад на северном побережье Хоккайдо. До конца войны примеру подводника, решившего применить новый вид оружия, последовала лишь одна подводная лодка «Сихорс».

В полдень 26 июля Флакки приказал выпустить сорок три 127-миллиметровых снаряда по крупным консервным заводам в городе Тири. Вскоре ракетному обстрелу подвергся город Сиберторо на острове Кунашир — эта была последняя и наиболее эффективная операция такого рода, проведенная «Барб». В этом районе не было авиации, и Флакки даже не посчитал нужным действовать скрытно. При свете дня лодка шла у самого берега, выбирая цели — лесопильный завод, цистерны с горючим, верфь, на которой строились сампаны (около 30 этих судов еще находилось на стапелях)...

Вечером, когда «Барб» вернулась к Сиберторо, чтобы экипаж мог наблюдать результаты недавней атаки, город представлял собой груду дымящихся развалин. Флакки смотрел на японский берег и размышлял: если оди-

ночная подлодка может безнаказанно взрывать железнодорожные составы и уничтожать целые города, значит, война на Тихом океане подошла к концу...

ХЬЮБЕРТ УИЛКИНС

Этот недоступный полюс

19 марта 1959 г. американский подводный атомоход «Скейт» прибыл на Северный полюс. Его командиру капитану 3 ранга Джеймсу Калверту предстояло сделать то, что не удалось во время летнего похода к полюсу — всплыть в самой точке пересечения меридианов. Лодка продула цистерны и начала медленно пробивать ледяной панцирь. Калверту казалось, что прошла целая вечность, прежде чем верхний люк поднялся надо льдом. Открыв его, командир «Скейта» выбрался на мостик. Первые впечатления от полюса — тяжелые серые облака, 32-градусный мороз и жгучий штормовой ветер, обещавший скорую подвижку льдов. Оставаться долго на поверхности было опасно. Но Калверт не мог начать погружения, не выполнив долг чести — долг перед знаменитым исследователем Арктики Хьюбертом Уилкинсом.

Экипаж «Скейта» быстро делал приготовления к богослужению в память Уилкинса. На

льду у самого борта корабля соорудили стол, на который была водружена бронзовая урна с прахом сэра Хьюберта. По обе ее стороны вы-

Американская подводная лодка «Скейт» всплыла на Северном полюсе

строилась команда «Скейта». Сильные порывы ветра иногда заглушали голос Джеймса Калверта, читавшего молитвенник. Когда молитва была закончена, лейтенант Дейв Бойд открыл урну и развеял прах по ветру. Прозвучал троекратный винтовочный залп — это экипаж «Скейта» отдал последний салют в честь Хьюберта Уилкинса. Сэр Уилкинс обрел вечный покой...

Хьюберт Уилкинс родился в Австралии, в семье фермера. Девственная и капризная природа этого континента не баловала переселенцев из Старого Света — проливные дожди и ураганные ветры сменялись испепеляющей жарой. Неумение обитателей ферм предсказывать погоду нередко оборачивалось трагедией. Люди

и скот гибли от наводнений, засуха губила урожаи. Неудивительно, что самым сильным желанием маленького Хьюберта было научиться составлять точные прогнозы погоды.

Повзрослев, Уилкинс решил посвятить себя исследованиям холодных морей. Еще в 1913—1916 гг. он сопровождал Вильялмура Стефансона в его экспедиции к Канадскому архипелагу. Неизменным спутником Уилкинса был фотоаппарат, с помощью которого молодой фотограф сделал ряд сенсационных снимков. В 1921 г. Хьюберт Уилкинс совершил путешествие к Антарктиде, воспользовавшись приглашением знаменитого Эрнеста Шеклтона. В те времена имя Шеклтона было известно всему миру. Исследователь отправлялся в Антарктику не в первый раз — несколько лет назад его корабль «Индьюранс» был затерт льдами в море Уэдделла. Вторая морская экспедиция Шеклтона, в которой участвовал Уилкинс, тоже закончилась печально — в пути исследователь скончался, а его корабль повернул назад, к берегам Америки.

Продолжая дело Шеклтона, Уилкинс занялся организацией нового антарктического похода. Первая же экспедиция под его руководством, состоявшаяся в 1928 г., имела грандиозный успех: исследователям удалось собрать уникальные материалы, представлявшие интерес для ученых всего мира. Вскоре Уилкинс при-

шел к выводу, что полярные районы удобнее всего изучать с борта подводной лодки, которая могла бы пройти под паковыми льдами.

Но, как известно, военная подводная лодка недоступна для частных лиц. Пентагон не пожелал выделить в распоряжение Уилкинса даже старую субмарину. Однако исследователь рук не опустил; он неоднократно «штурмовал» управление кораблестроения США, пока в 1930 г. не добился разрешения на передачу ему подводной лодки «О-12». Сотрудники ведомства пошли на компромисс, закрыв глаза на то, что Уилкинс не был дипломированным подводником или представителем какой-нибудь военной структуры. Услуга была оказана в обмен на услугу. Помимо решения сугубо научных задач — промеров глубин, изучения паковых льдов, воды и грунта в арктических морях и метеорологических исследований, Уилкинс должен был выяснить возможность боевых действий подлодок в Арктике. Это означало, что «О-12», подобно военным кораблям на маневрах, предстоит заняться отработкой всплытий и погружений.

К тому времени «О-12» имела тринадцатилетний стаж службы в американских ВМС и не могла похвастать ни новизной технического решения, ни безотказно работающими механизмами. Но, как говорится, дареному коню в зубы не смотрят. Не теряя времени

впустую, Уилкинс взялся за модернизацию корабля — разумеется, не без помощников. Желание сотрудничать с исследователем изъявили два признанных специалиста в области подводного плавания — Саймон Лейк и Слоун Дейненхауэр, совладельцы судостроительной фирмы. Уилкинсу казалось, что никто лучше их не сможет справиться с переоборудованием «О-12» для полярных походов. (Достаточно сказать, что Лейк принадлежал к числу первых изобретателей дизельных субмарин.) Однако, почувствовав себя «свободными художниками», Лейк и Дейненхауэр явно переусердствовали с оснащением подлодки, решив испытать на ней новейшие технические разработки. Модернизированная дизельная субмарина представляла собой диковинное зрелище. Чего стоил перископ с острым, как нож, колпаком или бушприт с гидравлическим амортизатором для пробивания отверстий во льду.

Уилкинсу же предстояла самая неблагодарная задача — обеспечить финансирование будущей экспедиции к Северному полюсу и работ по модернизации подводного корабля. Необходимую сумму пришлось собирать по частям. Личных сбережений Хьюберта и недавно полученного им авторского гонорара за книгу «Под Северным полюсом» явно не хватало. Нашлись спонсоры — давние друзья Уилкин-

са Линкольн Элсуорт и Уильям Хэрст, а также компания «Техас Ойл».

Весной 1931 г. фирма Лейка завершила модернизацию «О-12». Корабль обрел вторую жизнь, и ему следовало дать достойное имя. Чтобы создать рекламу предстоящему походу, Уилкинс решил окрестить подводную лодку «Наутилусом». Очевидно, с этой же целью при спуске корабля на воду присутствовал Жан Жюль Верн — внук знаменитого писателя, чья фантазия породила первый корабль с таким названием.

При ремонте субмарины Лейк и Дейненхауэр слишком увлеклись техническими новшествами, забыв об улучшении ходовых качеств подводного корабля. Это послужило причиной первых неудач. Едва лодка успела покинуть Провинстаун, направляясь в северные воды, как обнаружились серьезные неисправности в механизмах. После десяти дней плавания лодка потеряла ход и была бы обречена на гибель в океане, если бы ее не подобрал американский линкор «Вайоминг». Лодка была отбуксирована к ирландским берегам, а затем доставлена в Англию, в Девонпорт. Ремонт лодки на английской верфи затянулся на целый месяц.

Тем временем заплутавшую субмарину бесполезно ожидал в Бергене доктор Харальд Свердруп, известный норвежский океанограф, который был включен в состав экспедиции к

полюсу. Свердруп отлично знал район Шпицберегена, где должен был пройти путь «Наутилуса» в Северный Ледовитый океан. Уилкинс явно запаздывал, и это сильно тревожило Свердрупа, поскольку самое благоприятное время для перехода в Арктику (конец июня — начало июля) уже минуло. Только 1 августа «Наутилус» пришвартовался у Бергена. Несмотря на то, что шансы на успех значительно уменьшились, Уилкинс и Свердруп решили продолжать поход. 19 августа 1931 г. «Наутилус» оставил позади остров Принца Карла и подошел к кромке пакового льда.

Началась самая рискованная часть операции. Даже через двадцать пять лет после описываемых событий атомоходу Уильяма Андерсона с эхоледомером и массой навигационных приборов на борту удалось пройти через паковые льды Северного полюса только с пятой попытки. «Наутилус» Хьюберта Уилкинса был всего навсего дизельной субмариной, которая должна была ежедневно всплывать для вентиляции отсеков и не имела никаких приборов для контроля изменения профиля льда. А потому подледное плавание требовало исключительной храбрости, которой Уилкинсу было не занимать.

Чтобы не столкнуться с торосом, лодка имела специальные полозья, с помощью которых она могла скользить по нижней поверхности льда,

будто на салазках. Благодаря своей положительной плавучести, «Наутилус» должен был выныривать на поверхность в каждой встречной полынье. Это вполне устраивало Уилкинса, который решил использовать любую удобную возможность для проветривания лодки.

Перед погружением Дейненхауэр, помогавший Уилкинсу управлять кораблем, в последний раз проверил готовность лодки. Он пришел в отчаяние, не обнаружив на положенном месте двух кормовых рулей субмарины. Скорее всего, потеря рулей не была случайностью. Кто-то был заинтересован в срыве похода к полюсу. Уилкинс не исключал, что рули могли быть подпилены его же людьми. После многочисленных поломок субмарины в Атлантике многие матросы испытывали ужас от мысли, что «эта лоханка» скоро погрузится под лед.

Лишившись кормовых рулей, «Наутилус» становился неуправляемым в подводном положении. Для многих моряков это означало бы конец похода, но только не для Хьюберта Уилкинса! «Наутилус» в условиях штормовой погоды продолжал пробиваться на север, маневрируя между льдинами. Эти дни пути не пропали даром для Харальда Свердрупа, который с увлечением собирал пробы воды и грунта, измерял океанские глубины. 28 августа 1931 г. субмарина подошла к восемьдесят второму градусу северной широты. Через три дня,

когда «Наутилус» находился всего в нескольких десятках миль от Шпицбергена, штормовой ветер стал стихать. Льды начали смыкаться сплошным панцирем, и настало время проверить, сможет ли лодка скользить на полозьях под водой без кормовых рулей. При осмотре на «Наутилусе» обнаружились и другие технические неполадки — заклинивание ледового бурава, подозрительные прогибы палубы. Зная, чем рискует, Уилкинс приказал начать погружение.

Положительная плавучесть, на которой настаивали Дейненхауэр и Лейк, чтобы превратить лодку в подводные сани, неожиданно стала серьезной помехой. Одну за другой «Наутилус» предпринимал безуспешные попытки погрузиться. Каждый раз подо льдом оказывалась лишь носовая часть корабля, корма же, подобно легкому поплавку, торчала из воды. Когда стало ясно, что «Наутилус» не в силах уйти под лед, Уилкинс, скрепя сердце, послал в Вашингтон радиограмму о завершении арктического похода.

Теперь субмарину надлежало затопить — этого требовал один из пунктов договора передачи «О-12» в пользование Уилкинсу. В конце сентября 1931 г. «Наутилус» навсегда лег на дно глубоководного фьорда в районе Берга.

Хьюберт Уилкинс потерпел неудачу лишь отчасти — он не достиг полюса, не выполнил

заказ Пентагона, но зато с помощью Свердрупа собрал научную информацию, которая четверть века (вплоть до арктических экспедиций первых американских атомоходов) считалась уникальной.

Свою дальнейшую жизнь Уилкинс связал с авиацией, прославившись как полярный летчик, однако и мечту когда-нибудь пройти под льдами Арктики не оставлял. Он живо интересовался полярными походами атомных субмарин. После того, как подводная лодка «Скейт» в августе 1958 г. достигла точки пересечения меридианов (это посещение полюса американцами было уже вторым), Уилкинс побывал в гостях у командира атомохода. Несмотря на преклонные годы, Уилкинс был полон энергии. Его интересовали не только детали самого похода к полюсу, но и устройство корабля, новые навигационные приборы и оборудование. По мнению Уилкинса, рано было говорить о покорении полюса американскими атомоходами — для этого им предстояло совершить зимнее плавание в экстремальных условиях. Просто удивительно, какой интуицией обладал этот человек: как раз в это время подобные планы вынашивал и Пентагон.

В январе 1959 года Хьюберта Уилкинса не стало. Перед смертью Уилкинс пожелал, чтобы его прах был доставлен подводной лодкой на Северный полюс и развеян по ветру. Урна

с прахом Уилкинса была передана Джеймсу Калверту, который выполнил последнюю волю Уилкинса во время следующего полярного плавания «Скейта» в марте 1959 года.

УИЛЬЯМ АНДЕРСОН

Атомоход у Северного полюса

В воскресенье 8 июня 1958 г. атомная подводная лодка «Наутилус» стояла у пирса в Сиэтле, готовая в любую минуту отдать швартовы. «Наутилус» не принадлежал к числу новейших по тем временам американских атомных субмарин типа «Скейт» или «Скипджек». Лодка уже имела достаточный «пробег» — 115 тысяч миль, пройденных в подводном положении с единственной перезарядкой ядерного горючего. Через пару часов «Наутилус» должен был отправиться в поход, однако конечный пункт следования все еще оставался секретом даже для командира подводного корабля капитана 2 ранга Уильяма Андерсона. В сейфе у Андерсона лежало два пакета, адресованных ему высшим командованием. Какой из них будет вскрыт, должен был определить звонок из Пентагона. Наконец на другом конце провода Андерсон услышал знакомый голос шефа, контр-адмирала Дэспита. Голос в трубке приказывал приступить к выполнению

операции «Саншайн». Андерсон знал, что за этим ни о чем не говорящим названием скрывается первый переход через паковые льды Северного полюса...

После второй мировой войны Уильям Андерсон оставил пост командира одной из действующих субмарин, полностью посвятив себя преподавательской работе в нью-лондонской школе подводного плавания. Начальство ценило его, считая отменным специалистом в области тактики подводных кораблей. Однажды рабочие будни Андерсона прервал телефонный звонок контр-адмирала Уоткинса. Командующий подводными силами в Атлантике приказывал своему подчиненному срочно прибыть в Вашингтон для беседы с адмиралом Риковером.

Отправляясь в столицу, Андерсон не догадывался о цели своего визита к Риковеру. Последний же собирался в личной беседе проэкзаменовать очередного претендента на должность командира атомной субмарины. В американских ВМС таких лодок было всего четыре-пять, и каждая из них, по убеждению адмирала, должна была попасть в надежные руки. Несколько месяцев спустя, в июле 1956 г. Уильям Андерсон неожиданно для всех переехал из Нью-Лондона в Вашингтон, где ему предстояло поработать в отделе ядерных реакторов главного

управления кораблестроения. Андерсон с увлечением осваивал все, что полагается знать командиру атомной подлодки. Несколько недель он провел в Арко, изучая наземный прототип реактора субмарины, затем побывал на заводе фирмы «Вестингауз», занимавшейся энергетикой атомных подлодок, и, наконец, посетил верфь «Электрик боут дивижн», со стапелей которой сходили новые подводные корабли.

Вскоре Андерсон узнал, что ему предстоит командовать подводной лодкой «Наутилус», приняв ее из рук опытного подводника Юджина Уилкинсона. О своем корабле будущий командир слышал лишь благоприятные отзывы: в первом же океанском плавании «Наутилус» установил рекорд скорости подводного хода (1381 миля за 90 часов).

В конце 1956 г. начальник штаба ВМС адмирал Бэрк получил письмо от сенатора Джексона. Сенатора интересовала возможность действий атомных субмарин под паковыми льдами Арктики. Это письмо было первой ласточкой, заставившей командование американского флота всерьез задуматься об организации похода к Северному полюсу. Правда, часть американских адмиралов считала эту затею безрассудной и была категорически против. Несмотря на это, командующий подводными силами Атлантического флота считал полярный поход делом решенным.

В июне 1957 г. Уильям Андерсон прибыл на борт своей субмарины. Ему, новому командиру корабля, было уже известно решение штаба — первым к Северному полюсу должен отправиться именно «Наутилус». После этого похода лодке предписывалось прибыть в Англию для участия в морских учениях НАТО под названием «Страйкбэк», начало которых было намечено на 20 сентября. Согласно общему плану маневров, лодка могла оказаться в районе паковых льдов лишь в конце августа, когда погода в Арктике грозила преподнести подводникам самые неожиданные сюрпризы.

Зная это, Андерсон начал готовиться к предстоящему походу с утроенным рвением. На «Наутилусе» была установлена специальная аппаратура, позволявшая определить состояние льда, и новый компас Мк-19, который, в отличие от обычных магнитных компасов, действовал в высоких широтах. Перед самым походом Андерсон раздобыл самые свежие карты и лоции с глубинами Арктики и даже совершил авиаперелет, маршрут которого совпадал с планируемым маршрутом «Наутилуса».

19 августа 1957 г. «Наутилус» взял курс на район между Гренландией и Шпицбергеном. Первый пробный выход субмарины под паковый лед оказался неудачным. Когда эхолот зафиксировал нулевую толщину льда, лодка попыталась всплыть. Вместо ожидаемой

полыньи «Наутилус» встретил дрейфующую льдину. От столкновения с ней лодка сильно повредила единственный исправный перископ, и командир «Наутилуса» принял решение вернуться назад, к кромке паков.

Искореженный перископ чинили в походных условиях. Андерсон довольно скептически наблюдал за тем, как работают сварщики по нержавеющей стали (даже в идеальных заводских условиях такая сварка требовала большого опыта). Тем не менее, образовавшаяся в перископе трещина была заделана, и прибор снова начал действовать.

Не принесла результата и вторая попытка достичь полюса. Через пару часов после того, как «Наутилус» пересек 86-ю параллель, вышли из строя оба гирокомпаса. Андерсон решил не искушать судьбу и отдал приказ поворачивать — в высоких широтах даже мизерное отклонение от правильного курса могло оказаться роковым и вывести корабль к забитой льдами линии чужого берега. «Наутилус» повернул назад всего в 180 милях от точки пересечения меридианов.

Эту свою неудачу капитан 2 ранга Уильям Андерсон с лихвой компенсировал в Англии, на учении «Страйкбэк». В ходе совместных маневров «Наутилус» действовал очень эффективно и «потопил» множество кораблей. Возможности атомной субмарины произвели огромное впечатление на офицеров британского флота.

В конце октября 1957 г. Андерсон выступил в Белом доме с небольшим докладом, который посвятил недавнему походу под арктическими льдами. Доклад был выслушан с некоторым безразличием, и Уильям был разочарован. Тем сильнее стало желание командира «Наутилуса» отправиться к полюсу вторично.

Обдумывая это плавание, Андерсон подготовил письмо в Белый дом, в котором убедительно доказывал, что переход через полюс станет реальностью уже в следующем году. Из администрации президента дали понять, что командир «Наутилуса» может рассчитывать на поддержку. Новой идеей заинтересовался и Пентагон. Вскоре после этого адмирал Бэрк доложил о готовящемся походе самому президенту, который отнесся к планам Андерсона с большим энтузиазмом.

Операция должна была проводиться в атмосфере строгой секретности — командование опасалось новой неудачи. О деталях похода знала только небольшая группа людей в правительстве. Чтобы скрыть истинную причину установки на «Наутилусе» дополнительного навигационного оборудования, было объявлено об участии корабля в совместных учебных маневрах вместе с лодками «Скейт» и «Хафбик». В январе 1958 г. Андерсон получил срочный вызов от начальника управления боевого использования подводных сил контр-адмира-

ла Дэспита. Из разговора с контр-адмиралом командир «Наутилуса» понял, что на этот раз задание будет более трудным — перейти через полюс из Тихого океана в Атлантику.

Первая часть пути под паковыми льдами в районе Гренландия — Шпицберген была знакома Андерсону и не вызывала никаких опасений. Зато в мелководном Чукотском море и Беринговом проливе лодка могла легко заплутать среди глубоко сидящих льдин (толщина ледового покрова в этой части океана была значительно больше, чем на полюсе). И все же Андерсон не позволил себе ни на минуту усомниться в успехе похода.

Нельзя не отдать должное американской системе дезинформации и маскировки. Поход лодки к полюсу так удачно вклинили между очередными маневрами, что узнать о нем, не будучи посвященным в план операции, было практически невозможно. Согласно приказу адмирала Бэрка, в конце весны 1958 г. «Наутилус» должен был отправиться к Западному побережью, где предполагалось провести совместные учения атомных подводных лодок и противолодочных кораблей американских ВМС. По пути из Нью-Лондона в Сиэтл командира Андерсона обязали зайти в несколько портов, одним из которых была Панама. Выход в обратный путь из Сиэтла наметили на первые числа июня. До Панамы «Наутилус» должен был идти

в подводном положении. Ничего интересного для стороннего наблюдателя, который, конечно же, не догадывался, насколько заключительный переход «Наутилуса» будет отличаться от традиционного маршрута Сиэтл — Панама. К началу августа подводный корабль должен был обязательно возвратиться в Нью-Лондон, чтобы вместе с атомной лодкой «Скейт» и дизельной субмариной «Хабфик» выйти в район Гренландии на очередные маневры.

9 июня 1958 г. «Наутилус» отправился в свое второе полярное плавание. Когда Сиэтл остался далеко позади, Андерсон приказал закрасить номер субмарины на ограждении рубки, чтобы сохранить инкогнито. На четвертый день пути «Наутилус» приблизился к Алеутским островам. Зная, что дальше придется идти по мелководью, командир корабля скомандовал всплытие. «Наутилус» долго маневрировал в этом районе — искал удобную брешь в цепи островов, чтобы пробраться на север. Наконец, штурман Дженкинс обнаружил достаточно глубокий проход между островами. Преодолев первое препятствие, подводный корабль вошел в Берингово море.

Теперь «Наутилусу» предстояло проскочить через узкий и покрытый льдами Берингов пролив. Путь западнее острова Св. Лаврентия оказался полностью закрытым береговыми паковыми льдами. Осадка некоторых айсбер-

гов превышала десяток метров. Они легко могли раздавить «Наутилус», прижав подводный корабль ко дну. Несмотря на то, что значительная часть пути была пройдена, Андерсон отдал приказ следовать обратным курсом.

Командир «Наутилуса» не отчаивался — возможно, восточный проход через пролив окажется более приветливым к редким гостям. Лодка вышла из сибирских льдов и взяла курс на юг от острова Св. Лаврентия, собираясь пройти в глубокие воды мимо Аляски. Следующие несколько дней похода прошли без приключений, если не считать частых встреч с огромными сучковатыми бревнами, которые несла в море река Юкон. Чтобы избежать столкновения с ними, лодка была вынуждена уйти на большую глубину. Зато теперь «Наутилусу» не угрожали айсберги. Подводная лодка легко прошла через пролив на перископной глубине и утром 17 июня достигла Чукотского моря.

Радужные ожидания Андерсона рухнули, словно карточный домик. Первым тревожным сигналом стало появление льдины девятнадцатиметровой толщины, которая шла прямо на подводный корабль. Столкновения с ней удалось избежать, но самописцы приборов предостерегали: на пути лодки — еще более серьезная преграда. Прижавшись ко дну, «Наутилус» проскользнул под огромной льдиной

на расстоянии всего полутора метров от нее. Избежать гибели удалось лишь чудом. Когда перо самописца наконец-то пошло вверх, указывая, что лодка разминулась с льдиной, Андерсон понял: операция «Саншайн» провалилась окончательно...

Следуя указаниям Бэрка, Андерсон направил свой корабль в Пирл-Харбор. У командира «Наутилуса» не оставалось ничего, кроме надежды — в конце лета граница льда отодвинется к более глубоким районам, и можно будет предпринять еще одну попытку подобраться к полюсу. Но кто даст на нее разрешение после стольких неудач? Андерсон, поеживаясь, думал о том, как его радиограмма о результатах похода будет воспринята в Пентагоне. Реакция высшего военного ведомства США была немедленной — Андерсона вызвали в Вашингтон для объяснений. Командир «Наутилуса» держался молодцом, проявляя упорство, которое можно было сравнить разве что с упорством обреченного. Его доклад для старших офицеров Пентагона выражал твердую уверенность в том, что следующий, июльский, поход несомненно увенчается успехом. Командиру «Наутилуса» дали еще один шанс.

Андерсон тут же начал действовать. Для наблюдения за ледовой обстановкой он выслал на Аляску своего штурмана Дженкса. Для Дженкса (разумеется, с согласия верховного

руководства) сочинили легенду, согласно которой он являлся офицером Пентагона и был наделен специальными полномочиями. Прибыв на Аляску, Дженкс поднял в воздух чуть ли не всю патрульную авиацию, которая ежедневно вела наблюдения в районе будущего маршрута «Наутилуса». В середине июля Андерсон, все еще находившийся в Пирл-Харборе, получил долгожданное известие от своего штурмана: ледовая обстановка стала благоприятной для трансполярного перехода, главное — не упустить момент.

22 июля атомная подлодка со старательно затертыми номерами покинула Пирл-Харбор. Идя двадцатиузловым ходом, субмарина обогнула остров Оаху по проливу Кауаи и взяла курс на Алеутские острова. Океанский участок пути Андерсон намеревался пройти как можно быстрее, чтобы использовать резерв времени в опасных мелководных морях. «Наутилус» шел на максимальной скорости, изредка снижая ее, когда требовалось принять очередную радиограмму с базы. На постоянном курсе лодку удерживал авторулевой. В ночь на 27 июля Андерсон вывел корабль в Берингово море. А всего через пару дней, проделав 2900-мильный путь от Пирл-Харбора, «Наутилус» уже рассекал воды Чукотского моря. Не верилось, что еще месяц назад оно было забито массивным паковым льдом.

Неожиданно лодка попала в полосу густого тумана, заставившего ее свернуть к мысу Барроу. Теперь «Наутилус» шел вблизи берега, над которым совершали частые рейсы военные самолеты. А потому командир корабля отдал приказ усилить наблюдение, чтобы на решающем этапе не нарушить секретность похода.

1 августа субмарина опустилась под паковые арктические льды, местами уходящие в воду на глубину до двадцати метров. Провести «Наутилус» под ними было нелегко. Почти все время Андерсон сам стоял на вахте. Изредка, на несколько часов командира сменял старпом Адамс — единственный человек, кому командир доверял свой пост. На подходе к полюсу Андерсон увидел фосфоресцирующие полосы в толще воды. Это явление, обычное в тропиках, казалось диковинным зрелищем в ледяной Арктике.

Экипаж корабля был взволнован предстоящим событием, которое хотелось отметить должным образом. Некоторые, например, предлагали описать вокруг полюса двадцать пять небольших кругов. Тогда «Наутилус» смог бы войти в книгу рекордов Гиннеса как корабль, первым в истории мореплавания совершивший 25 кругосветных путешествий в одном походе. Андерсон справедливо считал, что о подобных маневрах не может быть и речи — слишком велика вероятность сбиться с курса. Команди-

ра «Наутилуса» волновали совсем другие проблемы. Чтобы пересечь полюс как можно точнее, Андерсон не отрывал взгляда от указателей электронавигационных приборов. 3 августа в двадцать три часа пятнадцать минут цель похода — Северный географический полюс Земли — была достигнута.

Не задерживаясь в районе полюса дольше, чем этого потребовал сбор статистической информации о состоянии льдов и забортной воды, Андерсон направил подводный корабль в Гренландское море. «Наутилусу» предстояло прибыть в район Рейкьявика, где должна была состояться секретная встреча. Вертолет, ожидавший подлодку в точке рандеву, снял с борта субмарины только одного человека — командира Андерсона. Спустя пятнадцать минут вертолет приземлился в Кефлавике рядом с готовым к отправке транспортным самолетом.

Когда колеса самолета коснулись посадочной дорожки аэродрома в Вашингтоне, Андерсона уже ожидала машина, высланная из Белого дома — командира «Наутилуса» пожелал немедленно увидеть президент. После отчета об операции Андерсона снова вернули на борт «Наутилуса», который за это время успел достичь Портленда.

Через шесть дней «Наутилус» и его командир с почетом входили в Нью-Йорк. В их честь был устроен целый военный парад...

ДРУГИЕ СТРАНЫ

БРЮС ОСТИН ФРЕЙЗЕР

«Шарнхорст» идет ко дну

25 декабря 1943 года боевая группа адмирала Бея в составе линкора «Шарнхорст» и пяти эсминцев охранения покинула базу в Альта-фьорде, имея приказ «атаковать противника искусно и смело». То, что немецкое командование требовало от Бея в первую очередь искусности атак, было легко объяснимо. «Шарнхорст» постройки 20-х гг. имел на вооружении 280-миллиметрового орудия, которые не могли тягаться с артиллерией более современных английских линкоров.

Как раз в это время в море находились два союзных конвоя — «JW-55B», следовавший в составе 19 торговых судов и 10 эсминцев охранения на восток, и «RA-55A», который возвращался из портов СССР. Оба конвоя являлись желанной целью для немецкого флота, но могли оказаться ему не по зубам. Совсем недавно британские подводные лодки, скрытно проникнув в Альта-фьорд, основательно повредили линкор «Тирпиц», и германские ВМС еще не оправились от этой, пусть вре-

менной, потери. В конце концов немецкое командование все-таки решилось выслать на перехват конвоя «JW-55B» линкор «Шарнхорст». Дела на Восточном фронте шли из рук вон плохо, а возможный успех «Шарнхорста» мог бы несколько поправить ситуацию и, главное, поднять моральный дух немецкого флота.

Адмирал Бей направил свои корабли к острову Медвежий, где, по данным разведки, следовало ожидать появления конвоя. О замыслах противника англичане пока не знали, но, интуитивно почувствовав опасность, решили усилить охранение «JW-55B» второй боевой группой («Force II»). В ее состав был включен новый линкор «Дьюк оф Йорк», несколько крейсеров и четыре эсминца. «Force II» под командованием адмирала сэра Брюса Фрейзера вышла из Исландии в тот самый день, когда Бей оставил позади берега Альта-фьорда.

Через пять часов после выхода с базы корабли Бея были замечены английской патрульной авиацией, которая немедленно радировала об этом в Адмиралтейство. Там быстро разобрались в ситуации и известили адмирала Фрейзера о приближении противника. Фрейзер тотчас принял меры. По его приказу командир «JW-55B» повел свой конвой на северо-восток в сопровождении группы «Force I», усиленной еще четырьмя эсминцами. В отношении группы «Force II» Фрейзер имел иные

планы — адмирал собирался принять бой с «Шарнхорстом». В том, что этот бой состоится, у сэра Фрейзера не было никаких сомнений. Однако Бей неожиданно изменил курс, направив свои корабли навстречу «Force I».

Первый контакт английских и немецких кораблей носил характер короткой стычки. Случайное попадание снаряда уничтожило носовой радиодальномер «Шарнхорста», из-за чего корабль частично «ослеп». Несмотря на это, немецкий линкор быстро двигался на юг (очевидно, Бей все еще не терял надежды нагнать конвой). Чтобы понять это, командиру «Force I» адмиралу Барнету было достаточно одного взгляда на показания радара. Не давая «Шарнхорсту» занять позицию для атаки впереди конвоя, Барнет поспешил вклиниться между немецкими кораблями и «JW-55B». Через несколько часов преследования адмирал Бей окончательно потерял след английских транспортов, зато снова натолкнулся на «Force I». На этот раз артиллерийская дуэль продолжалась около двадцати минут и закончилась незначительным повреждением британского корабля «Норфолк». Неожиданно «Шарнхорст» вышел из боя. Как выяснилось позже, Бей, получив радиограмму о «пяти единицах противника западнее Нордкапа» (речь шла о группе «Force II») спешил увести линкор в безопасное место, к норвежскому побережью.

Тем временем корабли «Force I» продолжали преследовать немецкий линкор, передавая Фрейзеру сведения о дислокации противника. Вечером 26 сентября «Дьюк оф Йорк» преградил путь «Шарнхорсту». Перестрелка между двумя линейными кораблями на большой дистанции (12 — 20 тысяч метров) продолжалась около полутора часов. Английские снаряды трижды поражали «Шарнхорст», но не они решили судьбу немецкого линкора. Следуя приказу адмирала Фрейзера, четверка английских эсминцев взяла «Шарнхорст» в клещи и торпедировала его. Поврежденный линкор сбавил ход, чем не замедлили воспользоваться на «Дьюк оф Йорк». На дружные залпы английского корабля «Шарнхорст» почти не отвечал: очевидно, израсходовал весь боезапас. Теперь Фрейзер мог безнаказанно сокращать дистанцию, огонь «Дьюк оф Йорк» и эсминцев становился все точнее (всего было произведено более 70 залпов и выпущено около полусотни торпед). Наконец «Шарнхорст» остановился, медленно накренился и затонул...

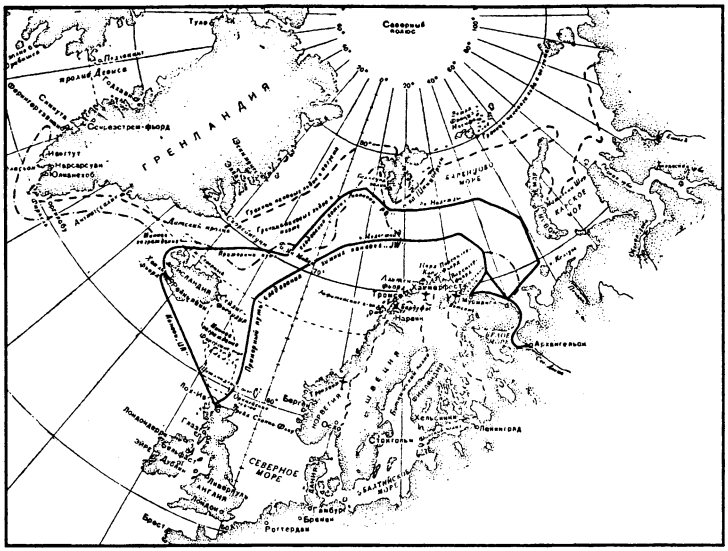
Брюс Остин Фрейзер родился 5 февраля 1888 г. в небольшом городке Молси графства Суррей (Великобритания). Свою службу во флоте Брюс начал в 1902 году четырнадцатилетним пареньком. Молодому офицеру Фрейзеру довелось участвовать в морских сражени-

ях первой мировой войны, а затем в действиях Антанты в России.

После заключения мира Фрейзер служил на Ост-Индской военно-морской станции, потом командовал авианосцем «Глориес». В начале 30-х годов Фрейзера назначили заместителем начальника штаба Средиземноморского флота Англии. Пробыв в этой должности несколько лет, в 1933 г. Брюс Фрейзер получил место начальника артиллерийско-технического управления.

Вторая мировая война застала Брюса Остина Фрейзера в новом качестве — он возглавил финансовую службу ВМС Великобритании. После того, как его усилиями в финансах флота воцарился строжайший порядок, Фрейзеру предложили кресло 3-го морского лорда Адмиралтейства (должность начальника тыла ВМС). Однако эта работа оказалась не по нраву деятельной натуре моряка. С мая 1943 г. Фрейзер возглавил проводку морских конвоев в СССР.

В октябре 1943 года началась операция «Лидер» — массированный удар по немецкому судоходству в северных водах. Руководство операцией, предполагавшей совместные действия союзников, было возложено на нового командующего флотом метрополии Великобритании адмирала Фрейзера. В руках Фрейзера оказались довольно мощные силы — линейный ко-



Маршруты следования северных конвоев в 1943 – 1945 гг.

рабль «Дьюк оф Йорк», на котором находился флаг командующего, еще один линкор под названием «Энсон», три крейсера, шесть эсминцев и оперативное авианосное соединение контр-адмирала Хустведта. Объектом нападения этой многочисленной эскадры должен был стать порт Будё южнее Лофотенских островов, излюбленное место стоянки фашистских конвоев.

Появление в районе Будё неизвестно откуда взявшейся группы из 20 американских бомбардировщиков и 8 самолетов поддержки неприятно поразило немецкое командование. В первые же часы боя утром 4 октября самолеты ВМС США атаковали и сильно повредили

танкер водоизмещением 10 000 т и 4300-тонный транспорт с войсками на борту, а затем нанесли визит в Будё, закончившийся плачевно для четырех судов на рейде.

Секрет внезапности налета американской авиации был чрезвычайно прост. Накануне силы Фрейзера совершили стремительный бросок в район Вест-фьорда, где авианосец «Рейнджер» — главный «козырь» контр-адмирала Хустведта в предстоящей битве — выпустил первую группу самолетов. Стремительность их действий настолько шокировала немцев, что последние не догадались поднять в воздух истребители с авиабаз, находившихся всего в нескольких минутах полета от Будё. А потому вылет второй группы американских бомбардировщиков, которая покинула палубу «Рейнджера» на 50 минут позже первой, прошел почти безнаказанно. Потери авианосной авиации составили пять боевых единиц против шести потопленных судов общим тоннажем 28000 тонн. Еще четыре судна получили повреждения. Успешные налеты на Будё вызвали беспокойство у германского командования в Норвегии, показав, что флот и авиация Великобритании и США могут отлично взаимодействовать при грамотном общем руководстве.

В декабре 1943 г., находясь на борту линейного корабля «Дьюк оф Йорк», Фрейзер возглавил операцию по уничтожению немец-

кого линкора «Шарнхорст» в районе мыса Нордкап. Эта и другие заслуги Фрейзера были отмечены советским правительством, которое в 1944 году наградило британского адмирала орденом Суворова 1-й степени. Некоторое время спустя Фрейзер возглавил Восточный флот Великобритании, а в 1945 г., когда война с Японией вступила в заключительную фазу, принял командование английским Тихоокеанским флотом.

О Японии, какой она была зимой 1944-45 гг., можно сказать, что эта страна, уже будучи разбитой, продолжала сражаться. Коммуникации между Японией и южными странами, от которых она получала стратегическое сырье, были окончательно перерезаны. Это стало очевидным уже в январе 1945 года, сразу после рейда авианосного флота американского адмирала Хэлси в Южно-Китайское море. За одну неделю американские самолеты уничтожили вражеские транспортные суда общим водоизмещением в 234 тысячи тонн и крейсер «Касси». При этом авиация ВМС США настолько успешно прикрывала собственный флот, что ни один из самолетов противника не смог атаковать его. Несмотря на это, японцы мужественно защищали позиции на подступах к своей столице. Чего, скажем, стоил американцам захват одного острова Иводзима. Сопротивление его гарнизона, которым искусно руководил

японский генерал-лейтенант Курибаяси, было сломлено только через месяц ценой 21 000 жизней американских солдат.

Как раз в это время адмирал Фрейзер направил к японским берегам авианосное соединение Тихоокеанского флота под командованием вице-адмирала Роулингса. Английское соединение, в составе которого находилось 4 авианосца, оказало помощь ВМС США в захвате Окинавы, совершая рейды на японские базы на островах Сакисима и Формоза. Объединенные авианосные силы союзников располагали почти 1200 самолетами, которые регулярно атаковали аэродромы и военные объекты, наносили удары по остаткам японского флота. Благодаря поддержке союзного флота, десантная операция на Окинаве стала крупнейшей в ходе войны на Тихом океане. В боевых действиях приняло участие 183 000 человек, еще 270 000 были высажены на остров для строительных работ на аэродромах и в портах.

Почти все последние рейды соединение Роулингса совершало совместно с флотом американского адмирала Хэлси — сказывалось доминирование Соединенных Штатов на Тихом океане. Английские корабли не были снабжены всем необходимым для долгого пребывания в море и частенько заглядывали на о. Манус для пополнения запасов. Отчасти поэтому на активные боевые действия английских авиа-

носцев пришелся сравнительно небольшой период — с 26 марта по 20 апреля и затем с 3 по 25 мая 1945 года. Самостоятельные операции англичан на завершающем этапе войны свелись к рейду на Осаку, где не было кораблей, которые могли представлять интерес для Хэлси. Пока корабли Фрейзера воевали в Осаке, американцы атаковали многочисленный японский флот в Курэ.

Подписать акт о капитуляции Японии британское правительство поручило адмиралу Фрейзеру. Это было большой честью — поставить последнюю точку в долгой и кровопролитной войне. Сперва американский генерал Макартур, главный «виновник торжества», подписал документ от имени всех союзных держав. Он выводил свою подпись по частям, пользуясь пятью серебряными перьями (впоследствии одно из них было подарено Макартуром президенту США Трумэну). Затем настала очередь представителей союзников. Первым к столу с документами был приглашен американский адмирал Нимиц. Через минуту его сменил представитель китайской делегации генерал Су Юн-Чан. Третьим поставил свою подпись на документе адмирал Фрейзер...

С 1946 г. по 1948 г. адмирал Фрейзер командовал Портсмутской военно-морской базой. В 1948 г. Фрейзер, уже будучи адмиралом флота, получил назначение на пост начальни-

ка штаба ВМС (первого морского лорда) Великобритании. Через три года адмирал флота Брюс Остин Фрейзер, почетный доктор Оксфордского, Эдинбургского и Уэльского университетов, вышел в отставку.

ВАЛЕРИО БОРГЕЗЕ

Взрывы в Гибралтаре

Летом 1943 г. итальянцы терпели поражение на всех фронтах. На фоне ряда неудач особенно ощутимой для Италии стала утрата господства на Средиземном море. Надводный флот, оставив Таранто, ушел на северные базы и потерял контроль над обширнейшей акваторией. Абсолютное численное превосходство противника сковывало действия больших кораблей, уделом которых стали операции оборонительного характера. В это тяжелое время князя Валерио Боргезе назначили командиром 10-й флотилии МАС*, на которую командование итальянских ВМС возлагало особые надежды. За три последних года штурмовые средства этого соединения — противолодочные торпедные и взрывающиеся катера, человекоуправляемые торпеды, миниатюрные подлодки — доставили немало неприятностей англичанам. На боевом счету 10-й флотилии числилось два линкора, два крейсера, один эскадренный миноносец

* Флотилия малых штурмовых средств.

и множество торговых судов. Боргезе не изменил традициям: никогда еще флотилия не совершала таких частых боевых походов, как в период с мая по сентябрь 1943 года. Только в результате одного нападения человекоуправляемых торпед на вражеские корабли, стоявшие на рейде у Гибралтара, были уничтожены три из них — «Пэт Харрисон», «Махсуд» и «Камерата».

Интересна предыстория этого нападения. В 1943 г. противолодочная оборона Гибралтара была усилена настолько, что использовать подводную лодку в качестве носителя торпед, как это делали раньше, не представлялось возможным. Пуск торпед был произведен с курсировавшего в этих водах испанского торгового судна «Ольтерра», с виду совершенно безобидного.

Еще в начале войны судно «Ольтерра», принадлежавшее богатому генуэзцу, затонуло в нейтральных испанских водах. Около полутора лет судовладелец не проявлял ни малейшего интереса к полуразбитой посудине. Однако после таинственного разговора с князем Боргезе его отношение к своей собственности, брошенной было на произвол судьбы, в корне изменилось. Судовладелец начал переговоры с одной из испанских компаний о подъеме затонувшего судна. По словам хозяина, судно должно было перейти к какому-то испанскому обществу на взаимовыгодных условиях. При

взгляде со стороны это казалось правдой — после того, как судно отремонтировали, на нем был поднят испанский флаг.

Ни в день подводной атаки 8 мая 1943 г., ни после нее англичане не могли предъявить никаких претензий к экипажу «Ольтерра». Объяснялось все просто. Команду судна укомплектовали бойцами 10-й флотилии, которых по одежде и нарочито развязным манерам было не отличить от матросов торгового флота. Если бы на судно вдруг пожаловали с досмотром, в грузовых трюмах не удалось бы обнаружить ничего подозрительного — только детали какого-то оборудования, провоз которых был оформлен по всем правилам. Детали эти были ничем иным, как частями управляемых торпед, которые накануне атаки были собраны прямо на «Ольтерра», в небольшой мастерской. Ночью, под покровом темноты торпеды покинули «Ольтерра» через специально вырезанное ниже ватерлинии отверстие в борту. А наутро, после успешного завершения операции их пилоты снова превратились в матросов, лениво прогуливавшихся по палубе испанского торгового судна. Подлинную причину гибели кораблей в Гибралтаре англичане так и не установили...

Благодаря знатному происхождению перед молодым князем Валерио Боргезе были откры-

ты все дороги. Он выбрал море, став курсантом Королевского военно-морского училища. В 1933 году Валерио Боргезе отправился в свой первый дальний поход к берегам Северной Америки на учебном парусном судне «Колумб». По окончании учебы Боргезе ожидала блестящая карьера офицера-подводника.

В 1937 году субмарина «Ириде» под командованием князя Боргезе вошла в итальянский легион, который, помогая Франко, действовал против республиканского флота Испании. По возвращении на родину участники войны в Испании были приглашены на торжественный завтрак, устроенный в их честь морским министерством. Здесь князю Боргезе представилась возможность лично познакомиться с дуче — Муссолини — и блеснуть своим знанием методов ведения подводной войны. В скором времени князь получил под свое командованием новую подводную лодку «Аметиста».

Командир «Аметисты» был не только знатоком подводного оружия, но и дипломированным водолазом. Поэтому когда перед командованием флота встал вопрос, какую же из подводных лодок сделать первой плавучей базой управляемых торпед, выбор пал именно на «Аметисту». Учения с использованием нового оружия начались в январе 1940 года. После того как три торпеды были закреплены на палубе подводного корабля, «Аметиста» выш-

ла в море, направляясь в залив Специи. Спуск торпед на воду прошел незаметно для «противника». Пилоты провели свои суденышки через восточные ворота порта и «атаковали» стоявший на рейде корабль «Куарто». Эта операция произвела огромное впечатление на Боргезе, который тут же проникся исключительным уважением к новому торпедному оружию.

10 июня 1940 года Италия вступила в войну на стороне Германии, и итальянскому флоту пришлось испытать на себе всю тяжесть английского превосходства на море. Начало боевых действий застало Боргезе на должности командира подводной лодки «Веттор Пизани». Это был старый корабль, доживавший свой век. Каждое погружение такой лодки могло стать последним: через многочисленные щели внутрь корпуса поступала вода, отказывались работать изношенные механизмы. Через пару месяцев, когда корабль пришел в полную негодность, его решили подарить школе подводного плавания в Пола, а командиру Валерио Боргезе предложили пройти курс специальной подготовки у немцев на Балтийском море.

Подготовка эта носила сугубо практический характер. Из Мемеля (Клайпеды), где находилась школа немецких подводников, курсанты почти сразу же отправились в десятидневный поход по Атлантике. Здесь им предстояло принять участие в боевых действиях против

крупных конвоев противника. Сперва Валерио Боргезе прикомандировали к плавучей базе подлодок, но впоследствии он был включен в состав команды одного из боевых кораблей.

По возвращении в Италию Боргезе ожидал получить под свое командование океанскую субмарину, однако судьба распорядилась иначе. В морском генеральном штабе молодого офицера-подводника принял адмирал де Куртен, от которого Боргезе получил предписание следовать в Специю в качестве командира подводной лодки «Ширё».

Субмарина «Ширё» оказалась кораблем самой современной постройки, переоборудованным для транспортировки управляемых торпед. Выглядела она несколько странно, напоминая то ли баржу, то ли лихтер. Однако вскоре Боргезе, к тому времени уже успевший сменить девять подводных кораблей, привык к «Ширё». Командование имело на эту лодку особые виды — она должна была нанести удар по английской эскадре, находившейся в Гибралтаре. Другой лодке под названием «Гондар» было поручено совершить нападение на военно-морскую базу англичан в Александрии. Обе операции планировалось провести практически одновременно. Первой в боевой поход отправилась «Гондар» и, не успев нанести противнику никакого ущерба, оказалась потопленной им. Экипаж субмарины был взят в плен.

24 сентября 1940 г., еще не зная о печальном конце «Гондар», князь Валерио Боргезе вывел свою лодку в Средиземное море. «Ширё» находилась всего в 50 милях от Гибралтара, когда Боргезе получил приказ возвращаться в Ля Маддалена, так как накануне планируемого нападения английский флот неожиданно покинул гибралтарскую базу. Неужели работа «Интеллидженс сервис»? Сам командир «Ширё» считал уход английских кораблей простым совпадением.

За первой неудачной попыткой нанести англичанам удар новым оружием последовала вторая. В безлунную октябрьскую ночь «Ширё» вновь взяла курс на Гибралтар. Этим боевым походом была начата трехлетняя «война в войне» — так один из участников событий окрестил действия итальянских штурмовых отрядов 10-й флотилии МАС в Гибралтарском проливе. Путь к месту назначения принес Боргезе обычные для военного времени острые ощущения: встречу с плавучей миной, которая была своевременно уничтожена пулеметной очередью, сильнейший шторм и атаку с воздуха у самого входа в пролив. 29 октября, избавившись от преследования английских эсминцев, лодка наконец пробралась в Гибралтар. Начать действовать можно было лишь с наступлением ночи, и «Ширё» пришлось лечь на грунт.

Перед Боргезе стояла нелегкая задача — выбрать оптимальное место старта управляемых торпед. С одной стороны, это место должно было находиться как можно ближе к берегу, с другой — на достаточном удалении от маршрута следования английских сторожевых кораблей. После долгих раздумий командир «Ширё» решил углубиться в бухту Альхесирас и высадить пилотов торпед у самого устья реки Гуадарранке.

Ночью, в подводном положении лодка скрытно проникла в бухту, что само по себе являлось большим успехом. Немногие командиры субмарин отважились бы на подобный маневр — до сих пор он не удавался никому. Причиной было сильное течение, способное увлечь подводный корабль в один из водоворотов, которыми изобиловала коварная бухта. Впрочем, опасность для «Ширё» представляли не только водовороты и многочисленные мели. Неожиданно над самой лодкой прошел английский эсминец. Он был так близко, что команда подводного корабля различила шум его винтов без помощи гидрофона. Англичанин направлялся из бухты в пролив и шел пересекающимся курсом. Удивительно, но факт: «Ширё», которая продолжала движение, удалось остаться незамеченной. Недаром Боргезе приказал остановить практически все шумящие механизмы и обернуть ряд металлических деталей ветошью.

Наконец лодка оказалась в нужной точке бухты. На этом, однако, миссия Боргезе не завершилась. Штаб подводного флота возложил на командира «Ширё» личную ответственность за успех операции в Альхесирасе. Основываясь на последних разведданых о наличии кораблей в базе, Боргезе распределил цели между участниками операции. Объектами нападения двух управляемых торпед должна была стать пара линкоров, третий удар планировалось нанести по авианосцу или крейсеру, если тот окажется более удобной мишенью. Спустив все три торпеды на воду, субмарина легла на обратный курс...

Князь Валерио Боргезе, получивший сведения об исходе операции, был раздосадован. Вторая попытка, тщательно, до мелочей, продуманный план действий и ... снова неудача. Одна из торпед взорвалась слишком далеко от английского корабля, повредив металлические сети, которые прикрывали вход в гавань. Экипажи двух других торпед и вовсе не смогли атаковать противника из-за серьезных технических неполадок.

Все-таки итальянский князь-подводник преподал англичанам, абсолютно уверенным в неприступности бухты Альхесирас, неплохой урок. Британская пресса старалась успокоить общественное мнение. С той же целью распространялись слухи, что злополучная торпеда

была выпущена не из самой бухты, а из пролива. Тем не менее экипажи стоявших в гавани английских кораблей чувствовали себя, как на раскаленных углях. В каждом движении воды матросам мерещился след человекоуправляемой торпеды, и тогда в воду уходила очередная серия бесполезно потраченных глубинных бомб. Неудивительно, что начальник морского генерального штаба адмирал Каваньяри посчитал боевое задание выполненным, а Боргезе и экипаж его субмарины премировали отдыхом в одном из лучших горных отелей Италии. Разумеется, отдых с ежедневными лыжными прогулками и вечеринками был не единственной наградой — командиру лодки, которая первой проникла в Гибралтар, была торжественно вручена золотая медаль «За воинскую доблесть».

В ноябре 1940 г. князь Валерио Боргезе был принят самим дуче в знаменитом Палаццо Венеция. Аудиенция у Муссолини была непродолжительной — по всему было видно, что дуче чем-то расстроен. Причиной, вероятно, послужило только что полученное им известие о неудаче итальянских войск в Албании. Тем не менее, Муссолини отнесся к Боргезе с должным вниманием — с интересом выслушал доклад о недавней операции в Гибралтаре и не скрывал своего одобрения действиям командира «Ширё».

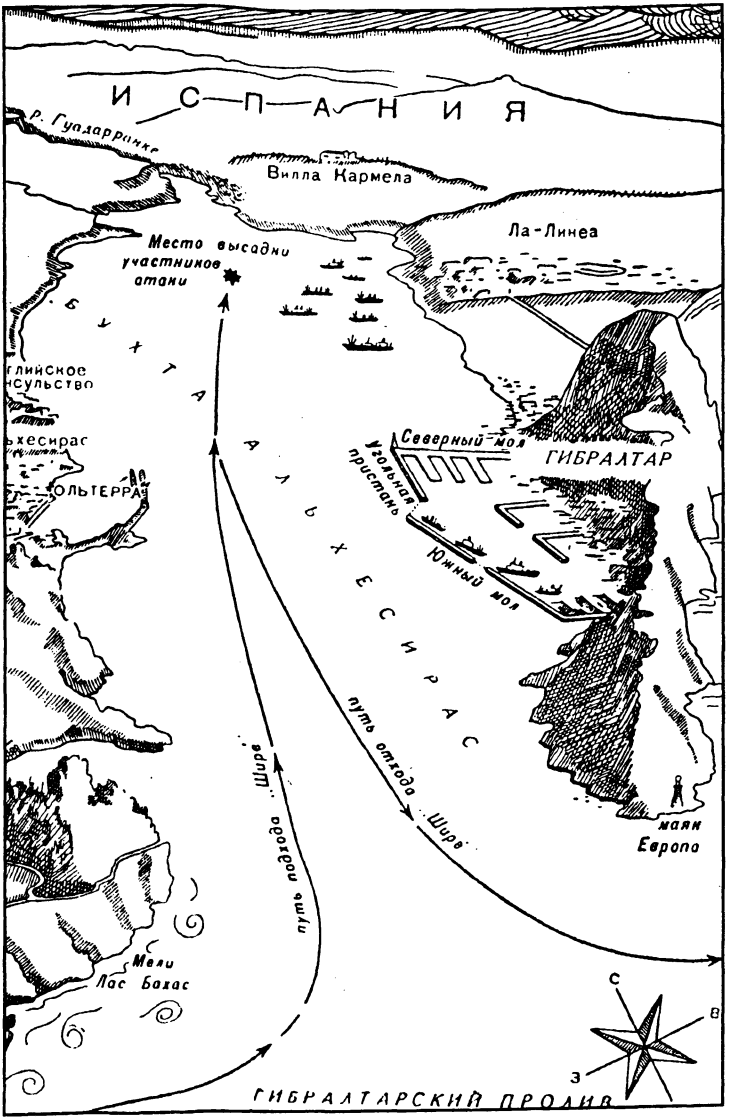
Успехи Боргезе не остались незамеченными и в штабе флота. После гибели командира 10-й флотилии МАС, в которую было объединено несколько штурмовых отрядов с различным вооружением, это место занял князь Валерио Боргезе (лето 1941 г.). Правда, числился он «временно исполняющим обязанности», но относился к новой работе с полной ответственностью. Отдав командование надводными силами в надежные руки Сальваторе Тодаро, бывшего командира субмарины «Каппеллини», Боргезе полностью посвятил себя подводному отряду, поскольку считал, что в организации действий управляемых торпед еще существует множество нерешенных проблем. Не была обойдена вниманием нового командира и техническая сторона наступательных планов. Боргезе добился, чтобы на вооружение 10-й флотилии МАС поступили самые современные акустические мины и небольшие зажигательные бомбы, которые было бы удобно использовать в акватории противника.

По возвращении на подводный корабль Боргезе стал разрабатывать план третьего похода в Гибралтар, рассчитывая на настоящий успех. 10 сентября 1941 г. подводная лодка «Ширё» в очередной раз вышла из Специи и ровно через неделю прибыла в порт Кадиса, отшвартовавшись у танкера «Фульгор». Здесь субмарина должна была принять на борт эки-

пажи человекоуправляемых торпед. Часы ожидания не пропали даром: команда лодки успела отдохнуть, принять освежающий душ, пополнить съестные припасы и угоститься превосходным коньяком.

Атака, предпринятая 25 сентября в бухте Альхесирас, дала неплохие результаты. Жертвами управляемых торпед стали три английских судна (танкеры «Денби Дейл», «Фиона Шелл» и вооруженный теплоход) общим водоизмещением 30 000 тонн. У экипажа одной из торпед была реальная возможность уничтожить еще одно судно противника, увеличив потопленный тоннаж, но торпедисты Каталано и Джаннони не стали этого делать по соображениям морального характера. Джаннони уже успел присоединить заряд к винтам стоявшего на рейде большого парохода, когда Каталано различил выцветшее название на корме — «Полленцо», Генуя. По всему видно, англичане захватили это судно и использовали его в качестве военного транспорта. Однако ни у одного из торпедистов не поднялась рука отправить на дно пароход с итальянским именем и происхождением. Подрывной заряд был снят с корпуса «Полленцо», и вскоре ему нашлось другое применение — теплоход «Дюрхэм» водоизмещением 10 000 тонн.

После операции в Гибралтаре командование осыпало экипаж «Ширё» и пилотов-торпедис-

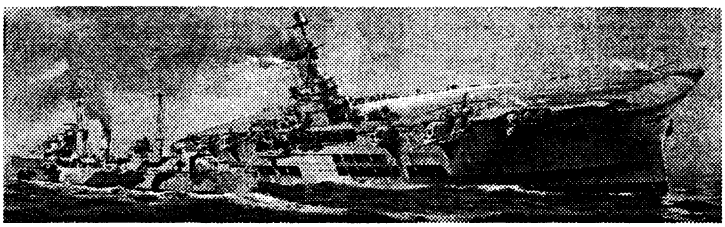


План операции в Гибралтар

тов дождем воинских званий и наград. Разумеется, были отмечены и боевые заслуги Валерио Боргезе, который получил чин капитана 2 ранга. Операции итальянских подводников в Гибралтарском проливе вызвали неподдельный интерес у самого короля, который удостоил князя-подводника личной аудиенции. Долгая и обстоятельная беседа с героем дня только разожгла королевское любопытство. Через несколько дней Его Величество, одетый в штатское, в сопровождении единственного телохранителя отправился в поместье Сан-Россоре, где находилась школа пилотов управляемых торпед. С небольшого плота он наблюдал за учебными занятиями и пришел в восторг от возможностей нового оружия.

Итальянцы не были одиноки в своих попытках атаковать Средиземноморский флот Британии. Английские корабли подвергались частым нападениям немецких субмарин, которые одерживали одну победу за другой. В ноябре 1941 года немецкая подводная лодка успешно атаковала авианосец «Арк Ройял», а буквально через несколько дней меткий торпедный залп другой германской субмарины отправил на дно линкор-флагман «Бархэм», на борту которого находилось более 800 человек. К концу ноября 1941 г. на средиземноморском театре боевых действий наметился явный перевес сил в пользу Италии. Против пяти ита-

льянских линкоров, бороздивших воды Средиземного моря, английский флот мог выставить только два — «Вэлиент» и «Куин Элиза-



Гибель английского авианосца «Арк Ройял»

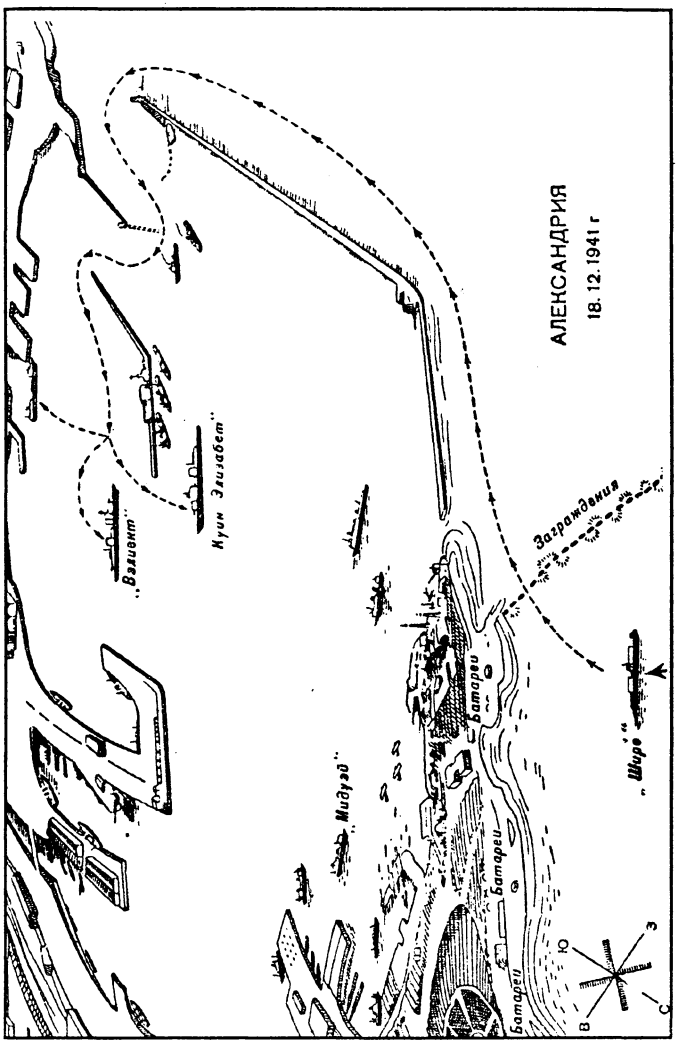
бет». Зная это, можно хотя бы отдаленно представить тот резонанс, который получила успешная боевая операция итальянской лодки «Ширё», сумевшей вывести из строя последние средиземноморские линкоры англичан.

29 декабря 1941 г. «Ширё» с победой вернулась из Александрии в Специю. Из 27 дней похода двадцать два она провела в открытом море, преодолев расстояние в три с половиной тысячи миль. Боргезе ликовал: ценой плена шести пилотов управляемых торпед потоплен танкер, а главное, серьезно повреждены два 32 000-тонных английских линкора, опора английских сухопутных войск в Средиземноморье. Успех был тем более значительным, что в Александрии ожидали возможных диверсий со стороны итальянцев — на подходах к александрийскому порту была выставлена сложная система заграждений, с завидной регулярностью сбрасывались глубинные бомбы.

Англичан явно преследовал злой рок. Вслед за «Вэлиент» и «Куин Элизабет» Британия лишилась еще пары мощных кораблей — «Рипалс» и «Принц Уэльский», уничтоженных японской морской авиацией в водах Индонезии. Эти катастрофические потери на долгое время ослабили флот «владычицы морей», которая сумела оправиться от них и восстановить былой приоритет лишь через несколько месяцев, да и то с помощью Соединенных Штатов. Чтобы залатать брешь в военно-морских силах Англии, Уинстону Черчиллю пришлось перебросить к североафриканскому берегу часть авианосцев и самолетов, которые прежде вели боевые действия у британского побережья.

За операцию в Александрии король пожаловал князю Валерио Боргезе одну из высших военных наград Италии — орден «Савойский крест». Его Величество оценил успех подводной лодки «Ширё» и штурмового отряда, находившегося на ее борту, как «блестящий». Через пару месяцев, согласно предписанию военно-морского министерства, князь Валерио Боргезе оставил командование лодкой «Ширё», возглавив подводный отряд 10-й флотилии МАС.

Весной 1942 г. итальянцы начали подготовку к решающему штурму острова Мальта — ключевой позиции, от которой, по мнению многих, зависел исход борьбы в Средиземном



План нападения на порт Александрии

море. Момент для штурма был выбран удачно, поскольку продолжительная осада окончательно подорвала силы английского гарнизона. Штаб итальянских ВМС возложил операцию по захвату Мальты на специальное десантное соединение, которым командовал адмирал Тур. В помощь десантному отряду кораблей был выделен дивизион торпедных катеров 10-й флотилии, размещенный в Аугусте, и несколько боевых пловцов группы «Гамма», которая подчинялась Боргезе. Предваряя высадку десанта на мальтийское побережье, 10-я флотилия провела тщательную разведку системы обороны острова — имеются ли там пулеметные гнезда, артиллерийские батареи, заграждения из колючей проволоки. Отряды 10-й флотилии продолжали активно поддерживать войска Тура до конца боев за Мальту. Вопреки ожиданиям, значительных побед одержано не было.

В марте 1942 г. немецкое командование, натолкнувшись на мощное сопротивление противника в Крыму, было вынуждено прибегнуть к помощи союзников, чтобы силами итальянских ВМС замкнуть кольцо блокады вокруг Севастополя с моря. По просьбе фюрера в черноморские воды вышла флотилия итальянских катеров и несколько субмарин-«малюток» типа «СВ». Итальянские корабли внесли свою лепту в штурм осажденного города, заняв пози-

ции на подступах к Севастополю и на главных морских коммуникациях.

19 мая экспедиционная автоколонна 10-й флотилии, разместившаяся на железнодорожных платформах, прибыла из Специи в Симферополь. Дальше колонна двинулась своим ходом по направлению к Форосу и через трое суток достигла места назначения. Прежде всего нужно было разгрузить автотягачи и спустить катера на воду. Для этого от места стоянки колонны — ореховой рощи — был проложен рельсовый путь к берегу моря. 31 мая группа итальянских войск находилась в полной боевой готовности и была проинспектирована командующим объединенными вооруженными силами в Крыму генералом фон Манштейном. Спустя несколько дней катера 10-й флотилии приступили к патрулированию отведенного им района действий.

Бойцы 10-й флотилии нередко появлялись в самых «горячих» точках морских битв. В середине июня в Севастополь должен был прибыть небольшой конвой. На борту единственного транспорта водоизмещением 13000 т, эскорт которого состоял из двух сторожевиков и эсминца, находились боеприпасы. Севастопольцы их так и не получили. Виной тому была успешная атака конвоя одним из катеров 10-й флотилии, предпринятая 13 июня 1942 г. Точный торпедный залп причинил транспорту се-

рьезные повреждения. Судно выбросилось на берег, став мишенью для немецкой авиации, которая не замедлила разделаться с ним.

29 июня итальянские моряки помогли немцам в высадке демонстративного десанта у Балаклавы. Оттянув на себя часть советских войск, он ослабил основной рубеж обороны. Этот тактический ход полностью себя оправдал — 1 июля в Балаклаву вошла румынская армия.

9 июля, когда Севастополь уже был занят немцами, разгорелся бой за форт Горки у мыса Феолент. Его защитники надежно укрылись в скалах. Каждая попытка немцев атаковать Горки пресекалась массированным пулеметным огнем. Единственным уязвимым местом форта являлись его галереи — они выходили прямо на морской берег. Нескольким бойцам 10-й флотилии удалось проникнуть в галереи с моря, инсценировав высадку многочисленного десанта. Фактор неожиданности сыграл свою роль. Совместными усилиями итальянского и немецкого подразделений оборона несгибаемого форта была прорвана.

Как вдохновителю многих диверсионных операций итальянского флота, Боргезе предстояло установить полезные контакты с зарубежными коллегами. Летом 1942 г. Боргезе отправился в длительную заграничную поездку, путешествуя по столицам европейских государств в самый разгар войны.

Прежде всего командир подводного отряда побывал в Берлине и Париже, где ему предстояло наладить тесное сотрудничество с немцами. Без этого не могли стать реальностью грандиозные планы Боргезе относительно применения штурмовых средств на просторах Атлантики и в южноафриканских водах. В германской столице князь заключил ряд соглашений, одно из которых предусматривало обучение немецких офицеров в школе подготовки личного состава 10-й флотилии МАС.

По прибытии в Париж Боргезе явился в штаб немецкого подводного флота. Штаб во главе с адмиралом Деницем уютно разместился в Булонском лесу, в одном из старинных французских дворцов. Стиль работы адмирала Деница стал самым сильным впечатлением Боргезе от поездки в Париж. Правила, которые устанавливал Дениц, всегда распространялись и на него самого. (Князь был поражен, застав Деница завтракающим в компании своих подчиненных. Меню из-за ограничений военного времени было скромным и одинаковым для всех — немного овощного супа, ломтик сыра и черный хлеб.) Дениц тоже проникся доверием к Боргезе, который казался скорее хладнокровным, чем увлекающимся, скорее сдержанным, чем откровенным, и уж во всяком случае человеком трезвым и расчетливым. Князь из союзной державы был немедленно

допущен к секретным архивам штаба для получения всей необходимой информации.

Из Парижа Боргезе выехал в Бордо. Здесь, на французской земле располагалась база итальянских подводных лодок, действовавших в Атлантике. Боргезе посетил эту удаленную базу неслучайно. В то время все мысли командира отряда 10-й флотилии были заняты разработкой тактики действий малых лодок у североамериканского побережья. Самостоятельно пересечь океан такие субмарины не могли, поэтому предстояло отработать механизм их доставки к берегам Америки на борту больших океанских подлодок. Этим и занялся Боргезе. В распоряжение гостя были предоставлены подводная лодка «Леонардо да Винчи» и сверхмалая субмарина типа «СА» водоизмещением всего 12 тонн.

Маневры двух лодок в водах Бордо являли собой совершенно необычную картину. Сперва «Леонардо да Винчи» вывезла на себе «малютку» в открытое море, после чего погрузилась на небольшую глубину. По команде лодка «СА», освободившись от специальных захватов, благополучно всплыла. Оставалась самая ответственная часть операции — принять «малютку» на борт после нескольких часов самостоятельного плавания. Боргезе сомневался в успехе этого маневра и, как оказалось, напрасно. По его приказу «малютка» точно вошла в

специальное гнездо на палубе «Леонардо да Винчи». Проект Боргезе оказался осуществимым.

Решив вопросы принципиального характера, итальянский князь-подводник совершил заключительный тур Сан-Себастьян — Мадрид — Лиссабон в расчете привлечь к организации диверсионных групп новых партнеров. Лиссабон, сытый, цветущий и танцующий, казалось, находился где-то вне Европы, в которой бушевала война. В лиссабонском порту бок о бок стояли транспортные суда воюющих держав. Именно туда, переодевшись в синюю спецовку грузчика, направился Боргезе — разумеется, не из чистого любопытства. Возможна ли организация диверсий против судов противника? После тщательного осмотра порта Боргезе мог ответить на этот вопрос утвердительно...

1 мая 1943 г. князь Валерио Боргезе был назначен командиром 10-й флотилии МАС, которая к тому времени сильно разрослась и представляла собой мощное боевое соединение. Отряды флотилии действовали в различных районах Средиземного моря — в Гибралтарском проливе, у берегов Сицилии и Сардинии, в турецких портах Мерсин и Александретта. Известие о заключении перемирия 8 сентября 1943 г. было для Боргезе как гром среди ясного неба. Оно застало князя за подготовкой

очередной впечатляющей операции — атаки кораблей в нью-йоркском порту, которой так и не суждено было осуществиться. По условиям мирного договора 1947 года штурмовые средства итальянского флота подлежали уничтожению, а весь личный состав — демобилизации.

МИНЭИТИ КОГА

Лучший способ нападения — оборона

С изгнанием японцев с острова Гуадалканал и из Папуа союзный флот завершил первый этап кампании по захвату Рабаула. В начале 1943 г. наступило короткое затишье. Япония пыталась использовать его для укрепления своих позиций. «Токийские экспрессы» возобновили ночные рейсы, доставляя войска в центральную часть Соломоновых островов. Однако далеко не всегда эти рейсы заканчивались благополучно. В первые дни марта американские бомбардировщики уничтожили крупный конвой из военных транспортов, перевозивших около 7000 японских солдат и офицеров. Бой авиации с кораблями охранения в море Бисмарка продолжался три дня. Его итоги — потопление восьми транспортов и четырех эсминцев, а также гибель 3600 человек — не на шутку встревожили главнокомандующего японскими ВМС адмирала Ямамото, который решил отправиться на Соломоновы острова, чтобы самому заняться подготовкой к контр-

наступлению. Самолет Ямамото уже заходил на посадку, когда его настигла американская эскадрилья истребителей дальнего действия. Погибшего Ямамото заменил адмирал Кога, от которого тотчас же потребовались решительные действия...

Минэити Кога родился в 1885 году. В двадцать один год Кога, недавний выпускник военно-морского училища, был направлен на службу в штаб эскадры. Молодого блестящего офицера заметило командование, и Кога быстро сделал карьеру. Несколько лет Минэити Кога являлся военно-морским атташе при японском посольстве во Франции, однако основная часть жизни будущего адмирала была связана с действующим флотом. Здесь он прошел путь от командира крейсера до командующего учебной эскадрой, а в начале второй мировой войны стал заместителем начальника генерального штаба японских ВМС. Через год Кога назначили командующим военно-морским районом Йокосука. Пост командующего Объединенным флотом Японии, занятый Кога в 1943 г., был сколь почетным, столь и ответственным: война с Соединенными Штатами вступила в свою решающую фазу.

Первым делом адмирал Кога отдал приказ провести серию воздушных налетов на Гуадалканал. Однако с каждым разом японская

авиация добивалась все меньших результатов и теряла своих лучших летчиков. Попытки укрепить оборону на локальном участке закончились общим истощением сил морской авиации Японии, что позволило кораблям ВМС США успешно атаковать Бугенвиль — самый северный и наиболее крупный из Соломоновых островов.

Пока американская авианосная авиация наносила удары по аэродромам Бугенвиля, командование Тихоокеанского флота США готовило высадку десанта в бухте Императрицы Августы. Операция началась 1 ноября 1943 г. — в полном соответствии с планом. В первый же ее день 3-е соединение десантных сил успело перебросить морем 14 тысяч солдат и выгрузить на берег бухты около 6 тысяч тонн грузов. Не теряя ни минуты, четыре американских минных заградителя занялись постановкой мин у занятого побережья. Тем временем из Рабаула в бухту Императрицы Августы вышло наспех сформированное японское соединение из крейсеров и эсминцев, перед командиром которого, вице-адмиралом Омори, была поставлена задача уничтожить транспорты противника. Темной штормовой ночью 2 ноября эскадра Омори, незримо сопровождаемая американскими самолетами-разведчиками, достигла мыса Торокина, где ее уже поджидали американские корабли 39-го оперативного со-

единения. Соединение было сильно ослаблено предыдущими битвами, и его командир адмирал Мерилл не планировал крупного и победоносного боя. Самое большее, на что в тот момент были способны его корабли, — это отогнать противника от побережья бухты.

Первая торпедная атака, предпринятая дивизионом эсминцев Мерилла, оказалась неудачной из-за резкого изменения курса японских кораблей, которые спешили перестроиться в боевой ордер. Группа из четырех легких крейсеров — ими Мерилл прикрыл вход в бухту — тотчас перехватила боевую эстафету у эскадренных миноносцев. Залпы американских 150-миллиметровый орудий повредили крейсер «Сэндай», который загорелся и покинул строй с заклиненным рулем. Кроме того, рискованные маневры двух японских эсминцев при попытках уклониться от огня привели к их столкновению.

Чтобы использовать преимущества своих 200-мм орудий, адмирал Омори решил продолжать бой с больших дистанций. Для успеха ему не хватало пары технических новинок, которые имелись у Мерилла, — радиолокатора и радиотелефона. Из-за кромешной тьмы Омори не был уверен в дислокации противника и не мог, подобно Мериллу, держать свои корабли в безупречном строю. Флагманский корабль Омори начал описывать полную петлю, чем ввел в заблуждение группу кораблей во

главе с крейсером «Агано», которая никак не могла понять, что от нее требуется. В результате эсминец из группы «Агано» столкнулся с крейсером «Меко» и повредил себе носовую часть. Лишь после того, как японская авиация сбросила осветительные ракеты, Омори отчетливо рассмотрел корабли Мерилла. Стрельба, тотчас открытая японскими крейсерами «Меко» и «Хагуро», дала неплохие результаты. Три артиллерийских снаряда попали в крейсер «Денвер», и Мерилл был вынужден отвернуть. Омори, ошибочно считая, что им потоплено несколько тяжелых крейсеров, отдал приказ об отступлении. Опасаясь атак авиации противника, которая базировалась на Соломоновых островах, японский вице-адмирал рассчитывал, что к утру окажется вне радиуса ее действия.

Командующие флотов Японии предпочитали полностью возлагать разработку тактических планов на офицеров своих штабов, оставляя за собой лишь общее руководство операцией. Привычка чрезмерно полагаться на штаб определялась сложившимися принципами организации японских военно-морских сил: офицеры, подходившие по своему рангу для должности командующего флотом, получали этот пост вне зависимости от того, кем они были по образованию (сам Кога, к примеру, имел диплом торпедиста). Предполагалось, что некомпетент-

ность командующего в специальных областях будет сполна компенсирована знаниями офицеров его штаба. Понятно, почему Омори с легким сердцем покинул поле битвы, а основная возложенная на него задача — уничтожение американских транспортов — так и осталась невыполненной.

Однако гнев адмирала Кога превзошел все ожидания Омори, который тотчас по возвращении на базу был отстранен от командования. Чтобы как-то возместить неудачу в бухте Императрицы Аугусты, Кога отдал приказ вице-адмиралу Курита, располагавшему более мощными, чем у Омори, силами, покинуть острова Трук и следовать к месту дислокации американского флота. Для воздушного прикрытия островов архипелага Бисмарка командующий императорским флотом послал туда 173 истребителя, взятых взаймы на японских авианосцах.

Сильнейшее поражение флота Курита в бухте Симпсон-Харбор погасило надежду, которая еще теплилась в сердце Кога. Ценой потери 10 самолетов американская авианосная авиация причинила повреждения двум японским эсминцам и шести крейсерам, включая тяжелый крейсер «Могами», недавно отремонтированный после боя у атолла Мидуэй. Курита ушел из бухты; препятствий к окружению и нейтрализации крепости Рабаул союзными вой-

сками больше не существовало. Да и что мог противопоставить Кога авианосным соединениям Шермана и Монтгомери, если боеготовность его авианосцев была почти на нуле? Наступление флота американского адмирала Нимица через центральную часть Тихого океана началось...

Не способные к контрудару авианосные корабли Кога отозвал в Японию для подготовки нового летного состава. Это решение командующего, несомненно, имело под собой почву: плохой пилотаж вкупе с численным превосходством противника до предела истощил японскую авианосную авиацию. К весне 1944 г. она лишилась половины своих истребителей, 85% бомбардировщиков и около 90% самолетов-торпедоносцев. Вместе с тем, решение Кога увести авианосцы из района боевых действий сделало оборону Японии уязвимой во всех направлениях.

После падения 2 февраля 1944 г. атолла Кваджелейн из группы Маршалловых островов адмирал Кога посчитал, что оставлять флот в районе островов Трук по меньшей мере рискованно. По приказу Кога основная часть флота перебазировалась к острову Палау. У побережья Трук осталась пара легких крейсеров и восемь эсминцев, которые в случае опасности должны были защитить местное судоходство.

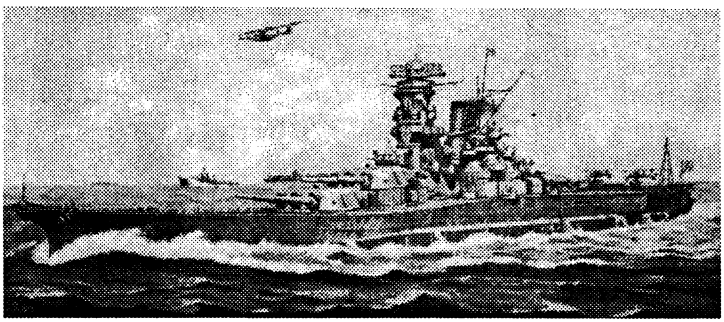
Быстрое завоевание американцами Маршал-

ловых островов серьезно обеспокоило высшее командование Японии, создав угрозу внутренней обороне империи. Японские адмиралы были полны решимости стоять до последнего, но по-прежнему не могли предвидеть, куда будет направлен очередной удар американцев.

В середине февраля 1944 г. 5-й флот США, совершив очередной бросок, произвел серию опустошительных налетов на острова Трук. После этого Кога окончательно потерял стратегический интерес к архипелагу Бисмарка и близлежащим островам. Еще недавно главнокомандующий Объединенным флотом прилагал титанические усилия к тому, чтобы стянуть в район архипелага как можно больше самолетов. Теперь же морская авиация спешно перебрасывалась в другие «горячие точки», где она могла быть использована с большей эффективностью. Соединения эсминцев 3-го американского флота получили возможность подходить к японскому побережью и безнаказанно обстреливать позиции противника, демонстрируя свое превосходство на море.

Императорский флот был разделен между районом Сингапура и водами метрополии, где он проходил боевую подготовку. Его главнокомандующий адмирал Кога объявил о своем намерении до последней капли крови удерживать линию Марианские острова — острова Палау. Оставаясь на борту флагманского ко-

рабля «Мусаси», он ожидал дальнейшего развития событий. Время активных действий наступило в последних числах марта. В эти дни



Японский линейный корабль «Мусаси» – флагманский корабль адмирала Кога

Кога получил тревожное донесение воздушной разведки: в район островов Палау вышло американское авианосное соединение. Очевидно, его цель — повторить операцию, проведенную месяцем раньше у островов Трук.

30 марта 1944 г. оперативное соединение американских авианосцев нанесло серьезный удар по островам Палау. Он был направлен не только против стоявших в гаванях кораблей и береговой авиации. Силы союзного флота минировали фарватеры, чтобы японцы впредь не смогли использовать эту базу. После нападения, закончившегося гибелью 150 японских самолетов и шести боевых кораблей, американские авианосцы двинулись на запад, из чего Кога сделал заключение, что главная высадка предстоит в западной части Новой Гвинеи. В

связи с этим большая часть истребителей была переброшена с Марианских островов на Палау, что было на руку американцам, которые, обманув ожидания японского главнокомандующего, собирались захватить о. Сайпан (группа Марианских островов).

Вечером 31 марта адмирал Кога вместе с офицерами своего штаба вылетел в Давао, где в короткие сроки была сосредоточена авиация берегового базирования. Между Палау и Минданао самолеты командования попали в сильный шторм. Самолет со штабными офицерами потерпел аварию при попытке совершить ночную посадку около Себу. Второй самолет, на борту которого находился сам Кога, вошел в эпицентр шторма и пропал без вести. Эта утрата была тем более тяжелой для японских ВМС, что все решающие морские сражения — у Филиппин, в заливе Лейте и за Окинаву — были еще впереди.

Р. ВЕРДИА

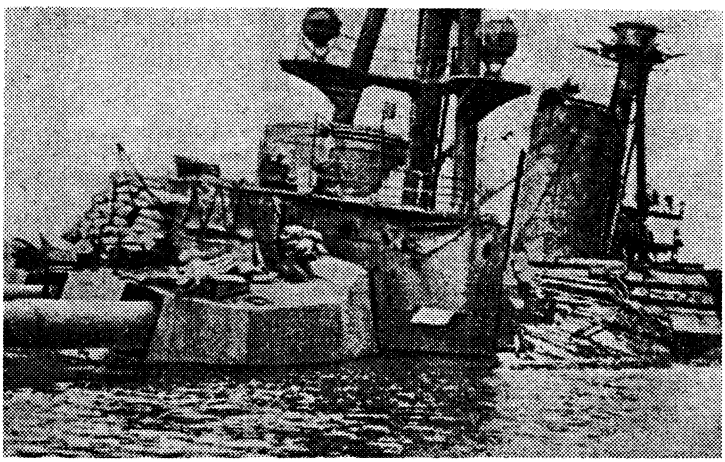
В вихре мятежа

В феврале 1936 г. в Испании пришло к власти правительство Народного фронта. Не имея возможности свергнуть его конституционным путем, испанские монархисты сделали ставку на вооруженное выступление. Генерал Франко, уличенный в подготовке мятежа, был переведен генерал-губернатором на Канарские острова, а его сообщники уволены с полными окладами. Предполагалось, что этим республиканцы накажут Франко. На самом же деле у монархистов появилась прекрасная возможность заняться подготовкой вооруженного выступления за казенный счет. В ночь с 17 на 18 июля 1936 г. оно началось во всех гарнизонах Испании. Но если многие из сухопутных гарнизонов примкнули к Франко в полном составе, то на кораблях завязалось противоборство между матросами и офицерами-монархистами, занимавшими все основные командные должности. Из 19 испанских адмиралов на стороне Республики осталось только двое, а из 128 ка-

питанов третьего ранга — лишь 13 человек. Одним из них был офицер-подводник Р. Вердиа.

Невысокого роста, крепко скроенный командир субмарины «С-5» Р. Вердиа оказался единственным на подводном флоте офицером старой закалки, не выступившим против мадридского правительства. Недаром он пользовался исключительным доверием команды своего корабля. Его спокойствие и уверенность в том, что он делает, передавались офицерам-новичкам, выбравшим карьеру подводника лишь в силу политических убеждений. Уроженец испанского Севера, Вердиа отличался немногословностью и рассудительностью, ничуть не напоминая экзальтированных южан, которые во времена Республики составляли костяк довольно мощного анархистского течения. Крикунам-анархистам, охочим до митингов, но не имевшим ни малейшего опыта ведения войны на море, командир флотилии Вердиа противопоставил свою железную волю и решительный приказ соблюдать воинскую дисциплину. (Чуть позже здравомыслящие испанцы ужаснутся вопиющей небрежности анархистской по своему составу команды огромного линкора «Хайме I», затонувшего в гавани Картахены после случайного взрыва в пороховом погребе, произошедшего по вине матросов-курильщиков.)

В первые же военные дни командир «С-5» сделал все от него зависящее, чтобы подводный флот Испании остался на стороне республиканского правительства. Когда началась гражданская война, почти все субмарины оказались сосредоточенными на двух базах — в Картахене и на острове Менорка. Лишь одна-две лодки находились в открытом море. Это несколько облегчило задачу Вердиа, который возглавил борьбу экипажей подводных кораблей против собственных офицеров. Борьба эта увенчалась успехом — с самого начала боевых действий и до последних дней существования Республики практически весь подводный флот Испании действовал против кораблей франкистов.



Испанский линкор «Хайме I» после взрыва

Под началом Р. Вердиа находилась небольшая флотилия всего из 13 подводных кораб-

лей. Ее основу составляли подлодки типа «С», построенные на итальянских верфях еще в начале 30-х годов. Боеготовность этих кораблей полностью зависела от возможностей военно-морского министерства закупить через третьи страны итальянские торпеды, которые производились в Фиуме. По инициативе республиканского правительства на судостроительных верфях Испании были заложены более современные подлодки типа «D», но боевые действия застали их на стапелях. Контрольные пакеты акций верфей в Картахене и Ферроле, где строились эти большие субмарины, принадлежали англичанам, которые заняли выжидательную позицию и явно не спешили поддерживать республиканцев во время событий 1936 года. В результате техническое состояние подводной флотилии в разгар гражданской войны было довольно плачевным.

В конце лета 1936 г., после ввода в строй линкора «Эспанья» и крейсера «Сервера», у сторонников Франко появилась возможность блокировать северные провинции страны с моря. Большие корабли не только обстреливали побережье. Они создали реальную угрозу существованию водных коммуникаций, которые связывали центр страны с Басконией и Астурией, лояльными мадридскому правительству. Командование подводного флота немедленно отозвало на север большинство подвод-

ных лодок из района Гибралтара, где они с первых дней выступления генерала Франко активно поддерживали действия сухопутных войск республиканцев. В битвах против крупных кораблей обнаружилась слабость подводного флота Республики. В первую очередь противник уничтожил старые небольшие субмарины типа «В». Участие лодок этого типа в гражданской войне закончилось 19 сентября — в тот день, когда франкистский эсминец «Веласко» потопил последнюю из них вблизи Сантандера.

Оставалась надежда на то, что лодки типа «С» окажутся более удачливыми. Субмарина «С-5», которой лично командовал Вердиа, несла боевое дежурство у Кантабрика. Лодка долго искала противника и наконец нашла. Ее атаке подвергся курсировавший в этих водах линкор «Эспанья» — самый крупный корабль франкистов. Вердиа тщательно рассчитал угол торпедного залпа и, не отрываясь от перископа, вывел лодку на нужную позицию. После выстрела командир «С-5» не стал уходить на глубину, а, оставаясь на поверхности, наблюдал за следом торпеды. Она попала в цель, но не взорвалась — очевидно, из-за неисправности взрывателя.

Остальные подлодки флотилии Вердиа тоже старались действовать активно, но, как правило, их героические усилия пропадали даром — в основном из-за технических недостатков тор-

педного оружия. Большинство оставшихся на вооружении торпед было закуплено еще в 1928 году у итальянских производителей. С тех пор они лежали мертвым грузом и постепенно утрачивали свои боевые качества. Из-за неспособности защитить себя в нужный момент лодки гибли одна за другой.

Дольше других воевала подлодка «С-6». Забегая вперед, скажем, что в июле 1937 года командование этой субмариной перешло к дону Матиссе — таков был боевой псевдоним советского морского офицера, Героя Советского Союза Н.П. Египко. В районе Астурии, северного порта, который республиканцы удерживали дольше всего, «С-6» потопила канонерскую лодку противника. Почти сразу же после этого лодка попала под бомбежку. Повреждения оказались настолько серьезными, что она потеряла ход. Специально созданная по этому поводу правительственная комиссия приняла решение затопить подводный корабль. Во французском порту Сен-Назер дон Матисса подобрал себе другую лодку, отремонтировал ее и в июле 1938 г. вернулся назад, в Средиземное море. Однако подводный флот Испании как таковой перестал существовать гораздо раньше. Несмотря на все усилия Вердиа, к октябрю 1936 года в составе подводной флотилии республиканцев осталось всего три субмарины типа «С».

Несомненно, вклад Вердиа в борьбу со сторонниками генерала Франко был бы куда большим, если бы еще в 1936 году командующий флотилией не погиб в Малаге. Вердиа отправился туда для уточнения загадочных обстоятельств гибели подлодки «С-3», которая, едва отойдя от берега, камнем пошла ко дну. Мощным взрывом на поверхность выбросило двух человек — штурмана и командира корабля. Штурман выжил, но ничего нового о причинах катастрофы от него узнать не удалось. Было понятно лишь, что на лодке произошла серьезная авария. Вместе с тем, Вердиа не исключал возможности атаки субмарины итальянской подлодкой. Расследование затянулось, и командующий подводной флотилией решил ненадолго остаться в Малаге. Это решение стало роковым для Р. Вердиа — он погиб во время воздушной бомбежки. Так оборвалась жизнь одного из немногих опытных испанских офицеров-подводников конца 30-х гг. и вместе с тем идеалиста, который зачастую был склонен переоценивать боеспособность своих кораблей и надежность их личного состава.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Абламонов П.Ф.* Бессмертие. — М., 1981.

2. *Андреев В.И.* Борьба на океанских коммуникациях. — М., 1961.

3. *Арзуманян А.* Адмирал. — М., 1980.

4. *Аристов А.П., Ачкасов В.И., Гребельский З.В.* Флагманы./ Сб. — М., 1991.

5. *Архипенко В.К.* Созвездие ольшанцев. — М., 1980.

6. *Басов А.В.* Флот в Великой Отечественной войне 1941—1945. — М., 1980.

7. *Беккер Кайус.* Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. — М., 1958.

8. *Бережной С.С.* Героические корабли российского и советского ВМФ. — М., 1981.

9. *Бич Э., Стил Д.* Вокруг света под водой. — М., 1965.

10. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота./ под ред. *Басова А.В.* — М., 1988.

11. *Боргезе В.* Десятая флотилия МАС. — М., 1957.

12. *Буш Г.* Такой была подводная война. — М., 1965.

13. *Вайнер Б.А.* Северный флот в Великой Отечественной войне. — М., 1964.

14. *Ванеев Г.И.* Черноморцы в Великой Отечественной войне. — М., 1978.

15. *Владимиров И.Н.* Стража на океане. — М., 1984.

16. *Внотченко Л.Н.* Победа на Дальнем Востоке. — М., 1971.

17. Военная история/ Под ред. *А.М. Косова.* — М., 1983.

18. *Ворков С.* Мили мужества. — Киев, 1972.

19. *Гельфонд Г.М.* Советский флот в борьбе с Японией. — М., 1958.

20. *Головко А.Г.* Вместе с флотом. — М., 1979.

21. *Гречанюк Н.М., Дмитриев В.И., Криницин Ф.С.* Дважды краснознаменный Балтийский флот. — М., 1978.

22. *Гринкевич В.И.* Подводная лодка «Лембит». — Таллинн, 1986.

23. *Гринкевич В.,* Корсунский М. Адмирал Трибуц. — М., 1980.

24. *Гришанов В.М.* Все океаны рядом. — М., 1984.

25. *Дыгало В.А.* Море зовет. — М., 1989.

26. *Елкин А.С.* Атомные уходят по тревоге. — Краснодар, 1975.

27. *Емельянов Л.А.* Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. — М.,1981.

28. *Захаров С.Е., Багров В.Н., Бевз С.С., Захаров М.Н., Котухов М.П.* Краснознаменный Тихоокеанский Флот. — М., 1973.

29. *Зингер М.* Адмирал Колышкин. — Ярославль, 1950.

30. *Зингер М.Э.* Герои морских глубин. — М., 1959.

31. *Зоткин Н.Ф., Любчиков М.А., Болгари П.П.* и др. Краснознаменный Черноморский флот. — М., 1979.

32. Кампания войны на Тихом океане. Пер. с англ. под общей ред. *И.С. Исакова.* — Воениздат, 1956.

33. *Калверт Дж.* Подо льдом к полюсу. — М., 1962.

34. *Кириллов А.* Торпедный катер. — М., 1953.

35. *Козлов И.А., Шломин В.С.* Краснознаменный Северный Флот. — М., 1977.

36. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне (1941—1945)./ Отв. ред. *Самсонов А.М.* — М., 1981.

37. *Кузнецов Н. Г.* На далеком меридиане. — М., 1966.

38. *Кузнецов Н. Г.* Курсом к победе. — М., 1976.

39. *Локвуд Ч.А.* Топи их всех. — М., 1960.

40. *Локтионов И.И.* Дунайская флотилия в Великой Отечественной войне (1941—1945). — М., 1962.

41. *Макаров А.Г., Демьянчук А.И.* 30 лет на боевом посту.—Владивосток, 1962.

42. *Макеев В.Ф.* В море Травкин. — М., 1988.

43. *Межирицкий П.Я.* Товарищ майор. — М., 1975.

44. *Митяев А.* Книга будущих адмиралов. — М., 1979.

45. *Михайловский Н.* Адмирал Трибуц. — М., 1982.

46. *Морисон С.Э.* Битва за Атлантику (сентябрь 1939 г. — май 1943 г.). — М., 1956.

47. *Морисон С.Э.* Вторжение во Францию и Германию (1944 — 1945). — М., 1963.

48. *Морисон С.Э.* Битва за Атлантику выиграна (май 1943 г. — май 1945 г.). — М., 1959.

49. *Мосцеев В.М., Хаметов М.И., Власов Л.А., Ревенко И.Н.* В студеных глубинах. — М., 1980.

50. *Мусьяков П.И.* Комендор. — М., 1955.

51. *Никитин Б.В.* Катера пересекают океан. — Л., 1980.

52. *Нимиц Ч., Поттер Э.* Война на море (1939 — 1945). — М., 1965.

53. Океан/ Под редакцией *Н.И. Шабликова.* — М., 1970.

54. *Петров И.Н.* Место службы — океан. — М., 1982.

55. *Плотников А.Н.* Матросская слава. — М., 1977.

56. Подводники атакуют: Сб./Сост. *А.В. Дмитриев*. — М., 1985.

57. Подводной войны рядовые/ Очерки/ Сост. *Ф.В. Константинов, С.С. Шахов*. — Мурманск, 1979.

58. *Пономарев И.И.* Судьбы героев. — Мурманск, 1961.

59. *Проэктор Д.М.* Агрессия и катастрофа. — М., 1972.

60. *Пышкин А.Я.* По велению долга. — М., 1967.

61. *Раздолгин А.А., Фатеев М.А.* На румбах морской славы. — Л., 1988.

62. *Рогожин А.Н.* За час до рассвета. — Одесса, 1977.

63. *Роскилл С.* Флот и война. — М., 1970.

64. *Роско Т.* Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. — М., 1957.

65. *Роско Т.* Эскадренные миноносцы США во второй мировой войне. — М., 1962.

66. *Руге Ф.* Война на море 1939 — 1945. — М., 1957.

67. *Руднев Н.* Командир легендарного крейсера. — Тула, 1960.

68. *Рудный В.* Готовность №1. — М., 1982.

69. *Савичев Г.* Служба морская. — М., 1977.

70. *Трибуц В.Ф.* Балтийцы наступают. — Калининград, 1968.

71. *Трибуц В.Ф.* Балтийцы сражаются. — Калининград, 1975.

72. *Трофимова С.А., Абакшин Б.И.* Подводные залпы. — М., 1978.

73. *Холмс У.* Победа под водой. — М., 1968.

74. *Усенко Н.В.* Океанский максимум. — М., 1980.

75. *Федотов В.И.* Матрос с «Червоной Украины». — М., 1972.

76. *Футида М.,* Окумия *М.* Сражение у атолла Мидуэй. — М., 1958.

77. *Хаметов М.И.* Витязи подводных глубин. — М., 1978.

78. *Ципоруха М.И.* За жизнь корабля. — М., 1989.

79. *Шерман Ф.С.* Американские авианосцы в войне на Тихом океане. — М., 1956.

80. *Шопотов К.* Страницы морской славы. — Владивосток, 1975.

81. *Щекотов Е.Я.* Охотники за подводными лодками.—М., 1960.

82. *Щипко Л.* Арктический фронт. — М., 1974.

83. *Юрнев А.П., Сахаров Б.Д., Сытин А.В.* Аварии под водой. — Л., 1986.

84. *Яковлев Н.Н.* Пирл-Харбор, 7 декабря 1941 года. Быль и небыль. — М., 1988.

Содержание

Предисловие ... 3
СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ... 5
Владимир Трибуц ... 6
Николай Лунин ... 33
Антон Гурин ... 48
Василий Бабанов ... 59
Ярослав Иосселиани ... 66
Константин Ольшанский ... 83
Магомет Гаджиев ... 101
Исаак Кабо ... 118
Николай Кузнецов ... 129
Дмитрий Лысов ... 153
Иван Травкин ... 169
Цезарь Куников ... 184
Иосиф Бондаревич ... 201
Павел Дубинда ... 208
Лев Владимирский ... 220
Алексей Матиясевич ... 241
Борис Нечаев ... 256
Сергей Горшков ... 264
ГЕРМАНИЯ ... 293
Эрих Редер ... 294
Гюнтер Прин ... 318
Роберт Эйссен ... 328
Карл Потхаст ... 337
Генрих Топп ... 350
Ганс Принцхорн ... 367
СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ ... 379
Хасбенд Киммель ... 380
Ионес Ингрэм ... 396

Барни Сиглаф 407
Фредерик Шерман 420
Роял Ингерсолл 438
Дж. Флакки 446
Хьюберт Уилкинс 459
Уильям Андерсон 470
ДРУГИЕ СТРАНЫ 483
Брюс Остин Фрейзер 484
Валерио Боргезе 495
Минэити Кога 519
Р. Вердиа 529
Библиография 536

По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:
Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13

Книги издательства АСТ
можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140,
АСТ — "Книги по почте".

Научно-популярное издание

ВОЕННЫЕ МОРЯКИ И ПОДВОДНИКИ XX ВЕКА

Автор-составитель *Калмыкова Ирина Аркадьевна*

Ответственный за выпуск *Т. Г. Ничипорович*
OCR - Давид Титиевский, август 2017 г., Хайфа
Подписано в печать с готовых диапозитивов 10.04.98.
Формат 84×108¹/₃₂. Бумага типографская. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 28,56. Усл. кр.-отт. 28,98. Уч.-изд. л. 17,41.
Тираж 11 000 экз. Заказ 1523.

Фирма «Литература». Лицензия ЛВ № 149 от 14.01.98.
220050, Минск, ул. Ульяновская, 39—11.

При участии ООО «Харвест». Лицензия ЛВ № 32 от 27.08.97.
220013, Минск, ул. Я. Коласа, 35 — 305.

Отпечатано с готовых диапозитивов заказчика
в типографии издательства «Белорусский Дом печати».
220013, Минск, пр. Ф. Скорины, 79.

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ ВОЕННОГО ИСКУССТВА

В СЕРИИ ВЫШЛИ:

ВОЕННАЯ СИМВОЛИКА

СНАЙПЕРЫ

ГЕНЕРАЛИССИМУСЫ

ОПЕРАЦИИ ВОЕННОЙ РАЗВЕДКИ

ВОЕННЫЕ РАЗВЕДЧИКИ XX ВЕКА

КОМАНДИРЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ВОЙНЫ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

ПОГРАНИЧНИКИ

Военные моряки и подводники ЭВИ
12027
20
18.09.98