

ЭПОХАЛЬНЫЕ МЕМУАРЫ



Мухомов

НИКОЛАЙ
КУЗНЕЦОВ

НАКАНУНЕ
КУРСОМ К ПОБЕДЕ



ЯУА

МОСКВА
2022

УДК 359:929(47+57)
ББК 68.54(2)
К89

Кузнецов, Николай Герасимович.

К89 Накануне. Курсом к победе / Николай Кузнецов. — Москва : Эксмо : Яуза, 2022. — 928 с.

ISBN 978-5-04-167163-1

Мемуары о войне на море в годы Великой Отечественной от первого лица — Наркома Военно-морского флота СССР, Главнокомандующего Военно-морскими силами СССР адмирала Николая Герасимовича Кузнецова. Под его руководством советский флот успешно противостоял гитлеровскому вторжению и добился победы. От первого до последнего дня Великой Отечественной войны автор воспоминаний фиксировал трудности и успехи Военно-морского флота СССР.

Вклад Н.Г. Кузнецова в укрепление боеспособности ВМФ СССР велик, именно под его руководством накануне войны во флоте были проведены значительные преобразования, по его приказу силы ВМФ были приведены в боевую готовность перед 22 июня 1941 г., при его активном содействии военно-морская авиация нанесла бомбовые удары по Берлину в августе-сентябре 1941 г.

В своих воспоминаниях адмирал рассказывает о героической борьбе моряков против захватчиков. В книге рассматриваются основные военно-морские операции разных флотов, значимые сухопутные операции и сражения, в которых участвовал ВМФ. Адмирал, как член Ставки Верховного главнокомандования, был в курсе всех планов советского командования и делится ими на страницах своих мемуаров. Вдумчивый рассказ флотоводца показывает всю сложность действия флота в первые годы войны, когда корабли, военно-морская авиация и береговые батареи взаимодействовали с действующей армией в прибрежных районах.

Особый интерес вызывают воспоминания Н.Г. Кузнецова о работе Ставки Верховного главнокомандования, Крымской и Потсдамской конференциях и участии флота в разгроме японских милитаристов в 1945 г.

УДК 359:929(47+57)
ББК 68.54(2)

ISBN 978-5-04-167163-1

© Кузнецов Н.Г., наследники, 2022
© Издательство «Эксмо», 2022
© Издательство «Яуза», 2022

Почему я взялся за перо

Мне не пришлось менять профессии в поисках дела, которое оказалось бы больше по душе. Вся моя жизнь связана с советским Военно-морским флотом. Я сделал выбор однажды, в совсем юные годы, и никогда не жалел об этом.

Пятнадцати лет — в те годы еще продолжалась Гражданская война — пошел на флот добровольцем. С тех пор минули десятилетия. Я был свидетелем того, как в двадцатых годах наш флот, потерявший в Гражданскую войну большинство кораблей и многих опытных специалистов, переживал напряженный период становления. По существу, нам пришлось начинать с азов морской службы. На моих глазах советский флот рос, набирался сил, мужал. Росли и мужали наши замечательные флотские кадры — командиры, инженеры, матросы. Со многими я бок о бок прошел службу на боевых кораблях. Делил с ними все: и радости, и невзгоды. Ведь служба на корабле — это нелегкий труд.

За годы морской службы мне довелось встретить немало интереснейших людей. Одни занимали совсем скромные посты, другие командовали соединениями и флотами, а некоторые вершили государственные дела. Обо всех этих людях, обо всем, что пережито, хотелось бы рассказать.

Есть события, не стирающиеся в памяти. И сейчас, четверть века спустя, я отчетливо помню трагический вечер и ночь на 22 июня 1941 года. Уже за два дня перед тем наши Морские силы были приведены в повышенную боевую готовность. Мы сделали это, не получив официального предупреждения о возможности войны и разрешения применять оружие. Указания последовали лишь около полуночи, когда до начала боев оставалось несколько часов. К счастью, флоты находились уже наготове, и в ту роковую ночь мы не потеряли ни одного боевого корабля.

Человек, посвятивший себя службе в Вооруженных силах, естественно, думает о войне постоянно. В мирную пору, пока

военная гроза далека и тучи международных осложнений не закрывают горизонта, эти думы носят довольно отвлеченный, я бы сказал, теоретический характер. Но они воплощаются в конкретных решениях и поступках, когда угроза войны становится реальной и близкой.

Многое зависит от места и положения, которое занимает человек. Когда я начинал службу краснофлотцем на Северо-Двинской флотилии, от меня, в сущности, требовалось только быть готовым выполнить приказ командира, не больше. Другими стали мои заботы, когда, окончив училище, сам стал командиром артиллерийского plutonga¹, затем — помощником командира корабля. Но мысли о будущей войне и в то время носили еще очень общий характер. После окончания Военно-морской академии начал командовать крупным кораблем. Тут уж было недостаточно держать свое оружие в порядке и уметь метко стрелять, если прикажут. Надо было разбираться в обстановке на всем морском театре и отчетливо представлять себе возможные боевые операции в масштабах целого флота.

Жизнь сложилась так, что круг моей ответственности и моих забот стал возрастать как раз в самые беспокойные, предвоенные годы. Я участвовал в гражданской войне в Испании — был там советским военно-морским атташе и главным морским советником. В пору хасанских боев командовал Тихоокеанским флотом. В 1939 году получил назначение на работу в Москву, и на меня легло руководство Наркоматом Военно-морского флота. А как известно, обстановка была такова, что уже тогда требовалось считаться с опасностью прямого военного нападения фашистской Германии на нашу страну.

Когда вспоминаешь то время, неизбежно возникают вопросы. Почему нападение гитлеровской Германии оказалось для нас внезапным, застигло наши Вооруженные силы врасплох, хотя правительство уделяло огромное внимание обороноспособности страны, повышению ее могущества и укреплению границ? Почему И.В. Сталин, вопреки многочисленным фактам, до последнего часа не хотел верить в возможность скорой войны? Почему не обращалось должного внимания на то, что Гитлер сосредоточивает все новые дивизии на наших границах? Почему не принимались решительные ответные меры?

На это не ответишь несколькими словами. Тут надо многое сопоставить, взвесить, на многое требуется взглянуть сквозь

¹ Плутонг — совокупность морских орудий одного калибра. Этот термин в настоящее время заменен термином «батарея».

призму прошедших лет. Думается, эти вопросы интересны не одним историкам. Не берусь дать исчерпывающий анализ событий тех трудных и сложных лет. Хочу только поделиться некоторыми своими мыслями.

Опытom минувшего освещается настоящее и будущее. Сегодняшняя международная обстановка напоминает, как мне думается, годы между Первой и Второй мировыми войнами: на Западе происходит непрерывный рост военных расходов, увеличивается численность Вооруженных сил, большая доля производительных сил идет на изготовление средств уничтожения и разрушения. Великие научные открытия, сделанные за последние десятилетия — атомная энергия, электроника, ракетная техника и многие другие, — которые могли бы принести огромную пользу человечеству, к сожалению, направляются для целей возможной будущей войны. Возникли агрессивные блоки. Германский милитаризм уже рвется к ракетно-ядерному оружию. Новая война, если империалисты ее развяжут, будет протекать совсем не так, как прошлые. Новое оружие — оружие массового уничтожения и моментального действия — определит и характер грядущих сражений. Они станут несравненно скоротечнее и сокрушительнее, охватят сразу большие пространства земного шара не только по фронту, но и в глубину. Военные теоретики, размышляя о будущей войне, придают огромное значение не только ее первым дням, но даже часам и минутам. Поэтому уроки неудачного для нас начального периода минувшей войны сегодня особенно важны.

Своим героизмом и самоотверженностью, ценой невероятного напряжения сил и величайших жертв советский народ под руководством Коммунистической партии добился победы в Великой Отечественной войне и тем самым спас человечество от угрозы фашистского порабощения. Ныне Советский Союз вместе со всеми странами социализма прилагает огромные усилия, чтобы предотвратить пожар новой мировой войны.

Предвоенный период и начало войны, о чем я пишу, — всего лишь один из этапов невиданного в истории вооруженного столкновения. Мои воспоминания — это не детальный анализ предвоенного периода и даже не исторический очерк, а лишь обыкновенные человеческие раздумья. И если они побудят читателя глубже осмыслить события тех лет, я буду считать, что труд мой не пропал даром.

НАКАНУНЕ

ФЛОТУ БЫТЬ!

Родное прошлое

«Память сохранила в моей душе воспоминания о родной деревне не суровые, а, скорее, нежные — цветущие заливные луга, аромат свежего сена.

Родился я 24 июля 1904 года на Севере, в суровом краю трудолюбивых людей, сдержанных и добрых, в крестьянской семье. Деревня Медведки, раскинувшаяся в низине между речкой Ухтомка, впадающей в Северную Двину, и густым вековым лесом, находилась в 25 километрах от города Котлас и была оторвана от всего мира. Старики рассказывали, что деревню называли Медведками потому, что когда-то давно возле ее околицы бродили медведи да волки. Так, наверное, и было.

Новые дома стали строиться на горе. Туда постепенно переселялись все из старой деревни. И наша изба стала мала для разросшейся семьи. Она простояла, очевидно, полсотни лет. Выстроена была еще моим дедом из толстенных бревен. Такие рубленые высокие дома с подклетьями строились в дореволюционной северной стороне.

Мне было четыре года, когда наша семья переселялась на другое место, в новый дом. Отлично помню день переезда. По старому обычаю, все двинулись к новому дому, неся с собой нехитрый скарб — кто что. Я нес помело и замыкал шествие. Мне сказали, что на помеле должен сидеть домовый, который всегда живет где-то под печкой и в день переезда последним покидает старое пепелище. Я ехал на длинном шесте, как на коне, не без робости, но и не без детской гордости.

Годом позже, весной, наша речушка Ухтомка настолько разбухла от половодья, что однажды прорвала плотину и разрушила деревенскую мельницу — кормилицу окрестных крестьян. Это запомнилось на всю жизнь. Взрослые побежали туда. Дети и подростки тоже бросились к мельнице. Все были поражены увиденным. Еще вчера там был большой пруд, к берегу которого мы, маленькие, боялись даже подойти близко, а теперь можно было увидеть лишь речку Ухтомку, прижав-

шуюся к одному берегу, да отдельные лужи-озерки, в которых оставалась вода. Мы бежали туда за старшими ребятами, проваливаясь по колено в жидкую грязь. В озерах осталось много рыбы — щук, карасей. Вот и охотились за ней старшие ребята. Способ ловли был прост: мутили воду ногами, перемешивая ее с илом, рыба бросалась к берегу, тут ее и хватили и «старые», и «малые». Целую неделю мы бегали туда, пока взрослые не починили плотину и не восстановили мельницу.

Очень хорошо запомнился сенокос. Это был праздник для всех, а для нас, мальчишек, особенный. Все жители деревни собирались на сенокос. Женщины заготавливали продукты, пекли пироги. Девушки брали лучшие платья, парни — гармошки. С каким удовольствием перебирались за Северную Двину на больших лодках — карбасах, устойчивых, с широким днищем и несколькими веслами! На них перевозили все: и лошадей, и телеги, и скарб. Дунет ветер, приподнимет короткую крутую волну, нагонит тучу — девушки и женщины переполошатся, а озорные гребцы норовят поставить свою посудину лагом к волне, чтобы сильнее качнуло. Нам, мальчишкам, хорошо и весело.

Перебравшись на другой берег, первым делом начинали строить шалаши. Для этого выкашивали траву, ставили колы от ивы, переплетали их душистой травой, оставляя небольшой лаз. На ночь залезали туда. Лаз закрывали сеном — это спасало от комаров, а в жаркую погоду там было прохладно.

Мужчины косили, женщины и девушки ворошили сено граблями и собирали в копны. На долю ребят выпадало возить свежее ароматное сено и водить в ночное лошадей.

После ужина молодые веселились. Всю ночь играла гармонь, пели песни. Утром вставали рано. Пожилые ворчали на невыспавшуюся молодежь, с трудом поднимавшуюся на работу.

А если погода портилась и шли долгие дожди, взрослые уезжали в деревню — работы там всегда было много. Тогда мы, ребята, оставались одни. Раздолье! И дожди нипочем.

Вечерами собирались у костра и пускались рассказывать, кто что мог. С огромным вниманием слушали мы наших дедушек, которые тоже не уезжали в деревню и часто коротали с нами ночь у костра. Они рассказывали нам легенды о нашем крае. Особенно интересны были сказы о Северной Двине, о Тотьме с ее храмами на берегах Сухоны, похожими на корабли с колокольнями-мачтами, плывущими по реке. Оттуда тотьменские мореходы и землепроходцы отправлялись на

восток через студёные моря, добирались до берегов Америки. Они были среди тех, кто в 1741 году открывал Аляску, кто потом ставил первые избы в Калифорнии. Слушали мы и об Архангельске, куда приходили большие корабли и пароходы из других стран, о Соловецком монастыре, о том, как отцы и деды ездили туда поставить свечку за выздоровление или просить прощение за грехи, прихватив с собой десяток аршин холста в пользу монахов.

У меня от таких рассказов замирало сердце. Я поражался всему и мечтал повидать свет, дальние страны, но об этом я боялся сказать даже своим сверстникам. В ту пору каждый день приносил что-то новое, приоткрывая окошко в большой мир.

Крестьянская жизнь приучала нас к труду с малолетства. Отец мне запомнился только больным. Я как мог старался помогать матери. Ей с двумя малолетними сыновьями и отцом, который в поле работать не мог, приходилось нелегко.

Ходил я по грибы, ягоды. Особенно любил собирать рыжики — у нас их обычно солили на зиму целыми кадками. Мать часто поджаривала их с картошкой, притомив в русской печке. Я очень любил это кушанье. Из ягод больше всего собирали бруснику. На зиму ее тоже замачивали в большой кадке. Чтобы заполнить кадку до краев, потрудиться приходилось на совесть. Этой наукой овладевали все наши деревенские мальчишки задолго до школы.

Всеми крестьянскими работами занимались мать и брат Савватий, тремя годами старше меня. Помнится, как отец сокрушался, что Савватию соха не под силу, и мечтал купить ему плуг. Когда плуг был куплен, отец повеселел и, с облегчением вздохнув, сказал: «Вот теперь я спокоен, с землей сынок справится».

Никогда не забуду, когда соседка, горестно глядя на меня, сказала: «Иди домой». Я сразу почувствовал, что случилось что-то непоправимое... «Умер-то не вовремя, в самую страдную пору», — услышал я, входя в дом. Умер мой отец, Герасим Федорович, летом 1915 года. Похоронили его на кладбище в пяти километрах от нашей деревни.

Меня решили отдать «в люди». Вместе с матерью я зашагал по шпалам в Котлас. Мать упросила хозяина чайной у речной пристани, купца Попова, взять меня в услужение. Я должен был мыть посуду, прибирать кухню и не заходить на «чистую» половину. От этой работы у меня осталось неприятное воспоминание. Вечером я засыпал, когда нужно было еще работать,

а рано утром меня будили, когда очень хотелось спать и глаза не открывались. К счастью, работать в этой чайной мне долго не пришлось. Скоро меня позвали на «чистую» половину к горожанину, очень похожему на моего отца. Это был мой дядя Павел Федорович. Он сказал: «Нечего тебе тут торчать, поедешь со мной. Собери вещички и приходи на пристань, поедем в Архангельск, будешь жить в моей семье, помогать по хозяйству и учиться».

С неба свалилось невиданное счастье. Я воображал, как поплыву вниз по Северной Двине на одном из больших и красивых пароходов, ожидающих у пристани. Но дядя провел меня мимо этих пароходов к сходне, брошенной с колесного буксира «Федор» прямо на песчаный берег. Мы прошли в каюту. «Поедем до Шенгурска без барж, а там подхватим одну — и быстро будем дома», — сказал дядя.

Я с удовольствием расположился среди буксирных тросов и кип льна на широкой расплющенной корме. Так началось мое первое в жизни дальнее плавание. А что же? И верно, дальнее для меня плавание, первая отлучка от родного дома в далекий Архангельск, о котором я много слышал в деревне и куда в тайных мыслях помышлял попасть.

В памяти остались сочувствующие мне матросы, блеск работающих шатунов паровой машины и ее натруженное дыхание, шлепанье колесных лопастей и продолговатая гиря на конце длинной веревки — ее метал в воду с носа буксира матрос, выкрикивая какие-то непонятные мне слова, к которым внимательно прислушивался капитан. Позже я узнал, что матрос измерял лотом глубину реки.

Семья у дяди была большая — два сына и три дочери. Все они учились в гимназии. Встретили меня радушно. Павел Федорович очень любил детей, устраивал нам веселые праздники. Жили мы дружно. Часто в дом приходили торговые моряки, рассказывали о плаваниях, а в год перед революцией я услышал от них и о страшных германских подводных лодках, выпускающих из-под воды в торговые суда смертоносные мины.

Ходил одну зиму в школу с двоюродным братом-одноклассником Федей, много читал, полюбил книги о первооткрывателях дальних стран. Но я понимал, что жить в семье даром, ничего не делая, нельзя, поэтому старался изо всех сил помогать по хозяйству. Часто ходил в город, выполняя мелкие поручения дяди. Дел с каждым днем прибавлялось, и школу мне пришлось бросить. Захотелось стать самостоятельным, устроить-

ся куда-нибудь на работу. По моему росту мне всегда давали на два-три года больше.

Поговорив с дядей и получив его согласие, я с его же помощью устроился в Управление работ по улучшению Архангельского порта. Меня приняли без больших расспросов, удивившись, что я хорошо знаю город, а стало быть, в состоянии выполнять работу рассыльного. Так в двенадцать лет началась моя самостоятельная трудовая деятельность.

В годы Первой мировой войны в Архангельск стало поступать много грузов. Пришлось строить причалы и аванпорт «Экономия» в двадцати верстах от города, у выхода в Белое море, — там можно было обойтись зимой без ледоколов. В тех местах приходилось бывать и мне. Так в отрочестве я все ближе подходил к морю. Меня даже взяли однажды на промысел рыбаки — впередсмотрящим на шхуне. Я выстоял на носу шхуны в шторм, не укачался, и старый рыбак похвалил: «Да ты, брат, и не укачиваешься! Будешь добрым моряком».

А тут пришла одна революция, другая: я слышал споры (то громкие, то полупешотом) инженеров и подрядчиков в управлении. Одни были за большевиков, другие против. Споры эти не раз вспоминались мне, когда много позже я смотрел пьесу Бориса Лавренёва «Разлом». «Декорации» были другие, а содержание — то же. Меня же в те годы интересовала только форма происходящих событий, в суть их я тогда не вникал. Я старался уходить на улицу, бродил по набережной Северной Двины или уезжал вместе с друзьями в Соломбалу, где можно было оказаться свидетелем необычных событий. А их в те годы происходило много: то рвались бочки с бензином на складах почти в центре города, то взорвался груженный боеприпасами огромный транспорт «Семен Челюскин», а потом несколько дней взлетали на воздух военные склады в аванпорту «Экономия». Гул далеких взрывов доносился до города, было много жертв. А однажды из Мурманска дошел слух о высадке там десанта интервентов. Так оно и оказалось. Чрезвычайная комиссия приказала экстренно начать разгрузку порта и вывоз боеприпасов и военного снаряжения вверх по Северной Двине в Котлас для отправки оттуда на другие фронты. Вывезти все в Котлас удалось, несмотря на саботаж и сопротивление эсеров и меньшевиков, но вскоре и Котлас оказался под ударом.

Каждое лето я уезжал в деревню помогать матери и брату в поле. Осенью возвращался. В июне 1918 года я, как обычно, уехал домой в Медведки, а в июле в Архангельске высадил-

лись англичане, французы и американцы. Они быстро создали свою военную флотилию и устремились к Котласу. Это тогда в телеграмме Михаилу Сергеевичу Кедрову, участнику трех революций, члену Всероссийского бюро большевистских военных организаций, Ленин приказывал: «Послать туда немедленно летчиков и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало».

Герой Гражданской войны рабочий Павлин Виноградов организовал Северо-Двинскую флотилию. Она вместе с Красной Армией остановила вооруженные суда и войска интервентов, не допустила их в Котлас, сохранила склады оружия и боеприпасов.

Я знал, что в Архангельске оккупанты, что идет кровавая война за Советскую власть, большевиков арестовывают и заключают в плавучие тюрьмы. В окрестностях Котласа осенью и зимой собирали жителей деревень для рытья окопов. Живя в Медведках, от всего этого я был далек. Работал на мельнице.

Осенью 1919 года я снова попал в Котлас. На этот раз мать отвела меня к своему брату, Дмитрию Ивановичу Пьянкову, осмотрщику вагонов на железной дороге. Пьянков обещал пристроить меня в депо, сказал «жди» и уехал с составом товарняка в рейс. А я, проводив мать в деревню, — тут же к реке, к пароходам. Там встретил военного моряка, только не в бушлате, а в черной скрипучей коже с головы до ног. Все ему о себе рассказал, получил адрес нужного начальника, не зная, что им и был он сам. От него я услышал добрый совет: идти добровольцем на флотилию. Одно только меня смутило. Начальник сказал: «Возьми справку о годе рождения, тебе, видно, лет семнадцать». А мне было всего пятнадцать. Вот тогда я и прибавил себе два года, упросив в сельсовете написать мне справку с 1902 годом рождения. Так я стал добровольцем Северо-Двинской флотилии. Мой дядя не дождался меня, но вряд ли рассердился — он ведь сам в прошлом был кронштадтским матросом.

Встреча с революционными моряками определила мою дальнейшую судьбу. Как в другой мир попал я, готовый немедленно идти в бой. Но тот же начальник, весь в кожаном, усадил меня, как более грамотного, перестукивать на грохочущем «Ундервуде» секретные и совершенно секретные донесения с фронта. Только к концу 1919 года я выпросился на канонерскую лодку, в боевой экипаж. А 21 февраля 1920 года советские войска вышвырнули интервентов из Архангельска. За это время я многое узнал о революции, о ее друзьях и врагах, о плаваю-

щих тюрьмах, затопленных интервентами вместе с узниками, о гибели в бою Павлина Виноградова, о покушении на Ленина, об убийстве Урицкого, Володарского, о бандах белогвардейца Орлова в Усть-Сысольске (это совсем рядом), о батарейцах знакомого мне острова Мудьюг, которые встретили огнем британскую авиаматку «Аттенитив», о расправе англичан с ними на острове, превращенном в каторгу, о матросе Петре Стрелкове, который вывел каторжан на материковый берег по сухому морю — так называли осыхающий пролив. Все становилось на свое место, все оседало в душе, в памяти, проясняло сознание, формировало взгляды на мир. «Владыкой мира будет труд!» — эти удивительные слова глубоко проникли в мое сердце и стали компасом на всю жизнь. Разве все расскажешь...

Воевать много не пришлось: весной советские войска освободили от интервентов Архангельск. Северо-Двинская военная флотилия выполнила свою задачу, ее расформировали, но нас, молодых матросов, оставили продолжать службу.

Помню, как бывший ораниенбаумский стрелок Алабин водил нас строем по улицам Архангельска и учил старым флотским песням. «Пиллерсы, бимсы ломая, мостик и борт разрушал...» — пели мы, налегая на каждое слово, подчас не понимая его значения. Незаметно прошли отведенные на строевую подготовку шесть месяцев, и нас направили в Петроград. В это время открылась подготовительная школа (она размещалась в бывшем Гвардейском экипаже) для поступающих в Военно-морское училище. Меня зачислили на самый младший ее семестр. С моим образованием — три класса церковно-приходской школы — на большее рассчитывать не приходилось.

На склоне лет с особым чувством вспоминаешь молодость, когда был полон энергии, когда сил хватало, даже с избытком, на все, когда происходящее с тобой и вокруг тебя представлялось необычайно интересным, а завтрашний день сулил еще больше. Должно быть, потому так памятны курсантские годы.

В конце 1922 года из подготовительной школы меня перевели в Военно-морское училище¹. В том же году состоялся первый выпуск молодых красных командиров.

Рассчитанное в прошлом на шесть рот кадетов и гардемарин, училище свободно размещало теперь четыре небольших курса.

¹ В 1922 году училище командного состава флота было переименовано в Военно-морское училище. В 1926 году училищу присвоили имя Михаила Васильевича Фрунзе, а в 1936 году оно стало Краснознаменным (награждено Почетным революционным Красным знаменем ЦИК СССР). В 1939 году училище переведено в разряд высших учебных заведений. — *Прим. ред.*

Более двух с половиной веков назад, 14 января 1701 года, когда выход на морские просторы стал для России настоятельной необходимостью, был издан указ, в котором говорилось: «В государствии... быть математических и навигацких, то есть мореходных и хитростно искусств учению...»

Навигацкую школу, которая должна была готовить людей «искусных в кораблестроении и мореходстве», Петр I организовал в Москве. Затем ее перевели в Петербург и переименовали в Морскую академию.

Размещалась академия сперва в доме Кикина. Позже на этом месте построили Зимний дворец. В середине XVIII столетия академию перевели в двухэтажный дворец фельдмаршала Миниха, где и застала ее Октябрьская революция. К тому времени академия называлась Морским корпусом. В его стенах получали образование потомки именитых русских дворян — оплот царского самодержавия. Февральскую революцию они встретили враждебно: 17 марта кадетов и гардемаринов пришлось разоружать. В мае в здании Морского корпуса выступил Владимир Ильич Ленин. Он рассказал питерским трудящимся об Апрельской конференции РСДРП(б).

После Октября в классы бывшего Морского корпуса пришли бывалые матросы, участники революции и Гражданской войны.

Ко времени моего поступления в училище были уже утверждены программы нормального трехлетнего обучения.

Итак, моя мечта — навсегда связать свою судьбу с флотом — обрела реальность. Желтое здание бывшего Морского корпуса стало моим домом. Не сразу привыкли мы к этому новому для нас жилищу. Посудите сами. В спальнях на спинках кроватей еще красовались аккуратно выведенные белой краской титулы графов и баронов. И вот вместо потомка родовитых баронов Ливенов сюда пришел простой крестьянин.

Даже учебники сохранили имена бывших владельцев. На некоторых оставили свои автографы внуки или правнуки известных русских флотоводцев, например Г.И. Бутакова. Это лестно. Но кому-то попался учебник по навигации с надписью Колчака. Помнится, мы гадали: не адмирал ли это Колчак, который в дни Февральской революции командовал Черноморским флотом, а в годы Гражданской войны стал отъявленным врагом молодой Советской республики?

Зато тетради нам выдали новехонькие. На обложке было напечатано стихотворение Д. Бедного:

...Он молод, но уже зубаст,
И коли что, врагу он сдачи даст,
Нам Англия грозит,
Что ж, это нам не внове,
Учитесь, моряки, и будьте наготове...

В те годы лорд Керзон в своих нотах действительно угрожал Советской республике, и Демьян Бедный, воспользовавшись этой темой, посвятил свое стихотворение Красному флоту.

Курсантов в училище было немного — на нашем курсе около ста человек. Большинство помещений пустовало. А когда мы приходили на обед, то заполнялась лишь половина огромного зала Революции. В этом зале иногда проводились собрания партийной организации всего Петрограда. А по понедельникам устраивались концерты с участием известных артистов. «Люди гибнут за металл...» — не раз гремел там бас Ф.И. Шаляпина. В зал Революции вела картинная галерея, где были собраны бесценные творения русских маринистов. Мы подолгу останавливались перед такими полотнами Айвазовского и Боголюбова, как «Чесма», «Наварин», «Афонское сражение», «Синоп», рассказывающими о былой славе русского флота.

Надо прямо сказать, что исторические живописные полотна играют в воспитании молодого поколения немалую роль.

При училище был свой музей. В десяти его комнатах разместились модели всех типов кораблей, начиная от гребных и кончая последними новыми судами. Ведал музеем преподаватель военно-морской истории и минного дела Гроссман. Старый опытный минер, влюбленный в свою профессию, он имел один недостаток: читая лекции по минному делу, непременно переходил на собственную биографию. Так и шутили над ним: «Сейчас будет минное дело, или биография Леонида Гроссмана».

Позже, когда Военно-морской музей перебрался в здание бывшей Фондовой биржи (где находится и теперь), все модели кораблей передали туда.

Остался в памяти компасный зал. Длинный классный коридор расширялся в этом месте, и здесь на полу была выложена паркетом компасная картушка со всеми тридцатью двумя румбами. Вот на эти румбы в свое время и ставили провинившихся кадетов. Старый обычай пытались перенести и на нас, курсантов, но не получилось. Однако кое-кто из моих товарищей все же успел отстоять там в часы увольнений. «За тихое учение и громкое поведение», — шутили мы.

Об отмене традиции «стоять на румбе» жалеть не следует.

А вот «звериный» коридор упразднили напрасно. В нем на стене во всю длину висели изображения различных зверей, которыми некогда украшались носы парусных кораблей. Это напоминало о прошлом нашего флота, было как бы кусочком военно-морской истории.

Много лет спустя, когда я однажды посетил училище, тогдашний его начальник Ю.Ф. Ралль спросил меня:

— А помните «звериный» коридор? Где же он?

Оказывается, в борьбе нового со старым его уничтожили: звериные головы кому-то не понравились.

Руководили нашим училищем в те годы главным образом бывшие офицеры царского флота. Все они, за очень редким исключением, доказали свою преданность Советской власти, трудились честно, самоотверженно.

Начальником училища был вначале Е.Ф. Винтер. Он очень любил строевое дело и охотно водил нас на все парады. Но его маленький рост не очень гармонировал со статными курсантами первой роты, что огорчало Винтера.

Это был энергичный и способный человек. К сожалению, он прослужил недолго: тяжело заболел и умер. Нам, молодым, так и не удалось ближе узнать его. Я лучше знал его брата — Б.Ф. Винтера, много лет проработавшего в системе военно-морских учебных заведений. Он известен на флоте как герой, отличившийся при ликвидации диверсии на крейсере «Аврора». Обезвреживая «адскую машину», Борис Францевич потерял несколько пальцев.

После смерти Е.Ф. Винтера начальником училища стал Н.А. Болотов, тоже старый офицер, в годы Гражданской войны связавший свою жизнь с партией. Николай Александрович несколько лет командовал училищем и оставил о себе добрую память.

Заместителем начальника училища был некий Г.И. Шульгин. В царское время Шульгин принадлежал к особо родовитому дворянству, но волею судеб ему пришлось преподавать будущим красным командирам штурманское дело. До сих пор помню его высокую, военной выправки фигуру. Шульгин был немногословен, предельно строг, аккуратен и до самозабвения любил порядок в классе. Его раздражала малейшая оплошность дежурного. Войдя в класс, он обычно не садился, а сразу же начинал лекцию. Если вызывал кого к доске, не имел привычки помогать тому; коль курсант не отвечал, сухо бросал ему: «Садитесь» — и ставил двойку.

Сколько командиров проводил на флот за долгие годы службы начальник учебной части училища, старый опытный штурман царского флота М.М. Беспятов. В молодости, повредив ногу, он вынужден был уйти на береговую службу. Михаил Михайлович читал нам астрономию и навигацию. Жил он при училище. С самого раннего утра и допоздна его можно было видеть в классах.

Беспятов был одинаково строг с преподавателями и курсантами. Соберет, бывало, учебный совет и начнет выговаривать своим коллегам за невысокую требовательность в классах. Дело в том, что некоторые преподаватели не осмеливались в те годы причинять неприятности — ставить двойки бывшим морякам, героям Гражданской войны. Что руководило ими? Не знаю. То ли боязнь, то ли уважение к заслугам героев. Во всяком случае, педагоги старались натянуть, как говорится, трючку. Но Михаил Михайлович был неумолим. Однажды на учебном совете (как представителю от курсантов мне пришлось присутствовать на нем) Беспятов начал:

— Господа! — так обращался он к коллективу даже в 1924 году. — Что значит сорок с сорока минусами?

Все недоуменно посмотрели на него.

— Вот я тоже не понимаю, что такое три с тремя минусами.

Оказалось, что математик Ремерт поставил кому-то тройку, сопроводив ее тремя знаками «минус». Даже при всей мягкотелости Ремерта курсант, видимо, заслуживал только двойку. Но у преподавателя не хватило духу поставить эту оценку. Вот он и вынес соломоново решение — оценил его ответ на тройку с тремя минусами.

Мне приходилось бывать у Беспятовых на квартире. Свело меня с этой семьей несколько необычное обстоятельство. Возвращаясь как-то из увольнения, я увидел, что во дворе училища упала пожилая женщина. Я помог ей подняться и проводил до дверей квартиры. Это была жена Беспятова. Михаил Михайлович, наспех поблагодарив меня, стал трогательно ухаживать за супругой. А наутро, словно бы извиняясь за некоторую суховатость, проявленную накануне, выразил сердечную признательность.

Потом Беспятовы пригласили меня в гости. Я чувствовал себя у них несколько стесненно. Выручили альбомы, в которых хранились фотографии неизвестных мне офицеров старого флота с погонами и эполетами на мундирах. Хозяин показал и корабли, на которых он плавал.

Жаль, что Беспятов недолго преподавал в нашем классе.

Общеобразовательные предметы нам читали маститые профессора Петрограда. Мои одноклассники до сих пор помнят одного из них — математика Ляскоронского. Он отлично знал свой предмет. А так как все мы были слабы в математике, то помимо программных часов он давал нам дополнительные уроки по вечерам.

Ленинский призыв

Бывают события, которые неожиданно и сразу ломают обычное течение жизни. За короткие дни и даже часы люди переживают больше, чем за годы. Таким событием для меня и моих сверстников явилась кончина Владимира Ильича Ленина.

И сейчас, спустя четыре с лишним десятилетия, мне отчетливо помнится тот вечер хмурой питерской зимы. Закончились дневные занятия. В коридорах и ротных помещенияхлюдно, шумно. Одни весело болтают, пользуясь свободной минутой, другие сидят за высокими столами: надо подготовиться к завтрашнему дню. Третьи — среди них и я — собираются «на берег». Хотя наше училище расположено на Васильевском острове, но мы, будущие командиры кораблей, пользуемся морскими терминами.

Торопливо чистим и гладим обмундирование, наводим последний лоск. Дежурный командир строг. Малейшая небрежность в одежде — и о береге уже не мечтай.

Как всегда в такие минуты, мы возбуждены. Гадаем, что принесет нам этот вечер, подшучиваем друг над другом, вспоминаем смешные истории. То тут, то там звенит беспечный юношеский смех.

И вдруг — эта весть, такая ошеломляющая и страшная. Умер Ленин!

Никто нас не собирал и не приказывал строиться. Ничего не объявлено официально, а все уже знают — это правда, это случилось. Все, что занимало нас минуту назад, сразу отошло куда-то бесконечно далеко и потеряло смысл. Мы не вспоминаем об увольнении, забыты занятия. Лежат на столах раскрытые книги, тетради с нерешенными задачами, с недописанными фразами...

Нам хочется быть вместе, мы словно жмемся друг к другу. Собираемся группами, тихо переговариваемся. Даже обычные сигналы звучат негромко, приглушенно. Курсантский строй не

печатает шаг, почти бесшумно проходит по длинным гулким коридорам.

Все разговоры, все мысли о том, кого мы потеряли.... Ни один из нас не видел Ильича, не слышал его голоса. Наверно, до этой минуты мы даже не отдавали себе отчета в том, что он значил для нас, для народа, для человечества. Этого и не поймешь сразу: нужны годы, десятилетия. Но мы начинали осознавать всю невосполнимость утраты.

Вокруг имени Ленина никогда не шумело славословие. Поистине великий, он был и поистине скромным. О нем говорили просто: «Товарищ Ленин», иногда «Ильич». Он был воплощением революции, ее побед, будущего народа. Он ушел — и все мы сразу осиротели. Каждый испытывал чувство, какое бывает у сына, неожиданно лишившегося отца. Ты всегда обращался к нему в трудную пору: он знал, что делать. Его не стало — и груз новой ответственности лег на твои плечи.

На следующий день мы узнали, что небольшое подразделение военных моряков поедет с питерской делегацией в Москву, на похороны Владимира Ильича. В составе подразделения и я — представитель училища.

И вот железнодорожный эшелон медленно подходит к столице. Молча спускаются по ступенькам вагонов люди: путловцы, обуховцы, выборжцы... Бледные, необычно суровые лица. Вот такая печальная встреча с Ильичом предстоит нам!

На дворе лютый мороз, а мы, моряки, одеты легко, в тонких шинелях и бескозырках с башлыками. Но сердце стынет не от мороза.

В плотном строю быстрым шагом идем к казармам, где нам предстоит разместиться. Узнаем, что в карауле будем стоять не сегодня. Пока мы свободны. Я впервые в Москве. «Походим по городу», — предлагает однокурсник, москвич. Он ведет меня по Тверской, по кривым московским переулкам. Но день не для прогулок. Нас неудержимо влечет па Красную площадь. Заснеженная, скованная морозом, она сверкает под холодным зимним солнцем. Близ Кремлевской стены горят костры. Дым прямыми столбами поднимается к небу. Саперы долбят ломами промерзшую землю. Сотни людей молча следят за их работой. Одни приходят, другие уходят, но толпа не редет. Тут будет временный Мавзолей Владимира Ильича Ленина.

Вдалеке виден Дом союзов. Тогда еще не было зданий гостиницы «Москва» и Дома Совета Министров, впоследствии заслонивших его. Бесконечными длинными цепочками тянутся к Дому союзов медленно движущиеся очереди. Люди

в пальто, зипунах и шинелях идут и идут в Колонный зал. Рабочие, солдаты, крестьяне прощаются с Ильичом.

Наша очередь нести почетный караул наступает в субботу — в последний день перед похоронами. Через запасный вход нас проводят в Колонный зал. Стараясь не шаркать ногами о ступени лестницы, поднимаемся на хоры. Безмолвно застыв, смотрим вниз. Там идут и идут люди, неся к высокому постаменту, на котором покоится Ленин, скорбь Москвы, России, всех народов Советского Союза, всего трудящегося мира. Музыка льется торжественно и печально, сливаясь с рыданиями людей...

Потом я стою в почетном карауле — справа, у ног Владимира Ильича. Течет и течет людской поток, я не вижу никого, кажется, и не думаю ни о чем. Все смотрю на ленинское лицо. Его надо запомнить на всю жизнь.

Наша смена одна из последних. Вернувшись на хоры, замечаем, что уже поздний вечер. Входы в зал закрываются. Идут приготовления к похоронам. У тела Ильича — близкие, родные. Сверху видим все происходящее в зале. Видим Надежду Константиновну, склонившуюся у открытого гроба, и возле нее — Марию Ильиничну. Жена и сестра. Они всегда были рядом с Ильичом, и вот теперь — в последний раз... Видим, как молча становятся у высокого постамента товарищи Ленина по многолетней борьбе. Я вспоминаю чьи-то слова: «Мы расстаемся только с тем, что было в нем смертного, но Ленин бессмертен, бессмертен и ленинизм». Да, это так. Пройдут десятилетия, и опыт истории подтвердит правоту этих слов. Сегодня нами владеет глубокое, терзающее сердце горе, но и в этом горе уже зреют решимость, воля к борьбе.

Мне не передать сейчас мыслей и чувств, владевших нами в ту долгую ночь и весь следующий день, когда мы стояли в цепи по краям живого коридора, а мимо нас проплывало поднятое рабочими руками, руками друзей, тело Ильича. Последний путь — к Красной площади, к Мавзолею...

Все остановилось, окаменело — люди на Красной площади и в сибирских деревнях, станки на фабриках и поезда в пути. Только кричали, надрывая душу, гудки заводов, фабрик, паровозов, кораблей да тревожно выстукивали тысячи телеграфных аппаратов: «Встаньте, товарищи, Ильича опускают в могилу».

Мы шли на Красную площадь почти непосредственно за гробом.

Вскоре после похорон В.И. Ленина мы возвращались в училище, уже не в Петроград, а в Ленинград. Город в эти дни

получил новое имя. Ленинградом назвали его питерские рабочие. Второй съезд Советов Союза ССР записал в решении: «Пусть отныне этот крупнейший центр пролетарской революции навсегда будет связан с именем величайшего из вождей пролетариата Владимира Ильича Ленина!»

Вернувшись в училище, мы еще долго находились под впечатлением поездки в Москву. Комсомольская организация училища и райком комсомола Васильевского острова поручили мне сделать ряд докладов на фабриках и заводах. Наивными выглядят теперь эти выступления о Владимире Ильиче. Пожалуй, тогда и не время было рассказывать о Ленине, как гениальном теоретике, организаторе первого в мире социалистического государства, о его бессмертных трудах. Хотелось больше говорить о нем как о самом «человечном человеке», который отдал всю без остатка жизнь для победы Октябрьской революции. Да и слушатели хотели знать о Владимире Ильиче самое человеческое: кто его жена, были ли у него дети, курил ли он. Такие немудреные вопросы задавали рабочие Василеостровского трамвайного депо.

Вслед за этим я пришел в партийную ячейку, принес заявление с просьбой принять меня в партию. Заявление состояло из нескольких строк, но в них заключался самый важный для меня итог всего продуманного и понятого в траурные дни в Москве.

На собрании товарищи, как обычно, предложили, чтобы я рассказал о себе. Я стоял под требовательными и внимательными взглядами. С чего начинать? С того, как осенью девятнадцатого пошел добровольцем в Северо-Двинскую флотилию, дравшуюся с интервентами? Или с более ранних лет, с тех, когда умер отец и я, мальчонка, пошел «в люди».

А может быть, следовало рассказать о том, как впервые попал в море на рыбачьей шхуне? Навстречу катила свежая волна. Июньское солнце не заходило над Белым морем. Я стоял на носу. Мне доверили быть впередсмотрящим. Может, именно тогда во мне зародилось желание стать моряком?

Оснований увлечься романтикой моря было достаточно. В Архангельске, и особенно в его пригороде Соломбале, жило много поморов, предки которых еще при Петре Великом селились на берегах Белого моря. Устье Северной Двины не случайно с давних пор привлекало внимание России. Студеное море открывало нашим отважным мореходам путь как на запад, так и на восток.

Рассказы старых моряков разжигали в сердце мечту о странствиях и подвигах. Часами мы, мальчишки, простаива-

ли у причалов, где стояли большие и малые суда, пришедшие из самых разных стран.

«Настоящие моряки только здесь, на Севере», — не раз слышал я от капитана шхуны. Не бахвальство, а гордость звучала в словах старого помора. Жизнь не раз убеждала меня в его правоте. Плавая на кораблях Северного флота, я всегда восхищался особой выучкой офицеров и матросов — людей знающих и влюбленных в суровое море.

...Многое промелькнуло в памяти, когда я стоял перед собранием. Но рассказал о себе совсем коротко. В зале сидели участники революции, бойцы ленинской закалки, а мой жизненный путь только начинался... Мне предстояло пройти его так, чтобы стать достойным звания коммуниста.

Вот это я и обещал товарищам, принимавшим меня в партию.

Нас ждут корабли

В училище я провел четыре года. Зимой мы занимались в классах, летом — на кораблях. Службу на кораблях начинали с азов. Драили палубу да медяшку и стояли простенькие вахты. Но с каждым годом обязанности усложнялись.

Когда на старшем курсе плавали корабельными курсантами на линкоре, то нас допускали к несению ответственных вахт на мостике. «Становитесь на якорь», — скажет, бывало, командир линкора «Парижская коммуна» К.И. Самойлов, и мы отдавали нужные команды, гордые оказанным доверием.

Две летние кампании наш курс ходил в плавание на старой, но дорогой всем нам «Авроре», которой командовал Л.А. Поленов. Курсанты относились к нему с глубоким почтением: ведь Поленов служил здесь еще в семнадцатом году, когда крейсер произвел свой исторический выстрел.

И в те годы «Аврора» была уже устаревшим кораблем. Во время штормов, осенью частых на Балтике, она скрипела, переваливаясь с волны на волну. И техника на корабле заставляла вспоминать о прошедшем веке. Когда поднимали тяжелый, многопудовый якорь, приходилось всем попотеть. Правда, из воды якорь вытаскивали паровым шпилем, но затем наступал наш черед. «Все на гини ката!» — командовал старший помощник, и курсанты брались за толстый длинный конец.

Первое плавание на «Авроре» мы совершили в 1923 году — в водах Балтики и Финского залива. Пережили трехдневный

шторм. Наш старенький крейсер, раскачавшись на волне, скрипел, поднимая и опуская свой нос. Отдельные крупные волны перекачивались по полубаку и шкафуту. Носовые ключи и полупортики принимали воду. Я хорошо переносил качку и теперь мог с уверенностью сказать, что могу плавать на кораблях в любую погоду, а значит, могу быть моряком.

На «Авроре» совершили мы в 1924 году и первое заграничное плавание вокруг Скандинавии. Тогда я снова повидал родные места — Архангельск и Мурманск.

Нам предстояло выйти из Финского залива, спуститься на юг по Балтийскому морю и около Копенгагена выйти в Северное море, не удаляясь далеко от берегов, обогнуть Скандинавский полуостров, зайти в порты Норвегии — Берген и Тронхейм, а затем следовать к родным берегам — к Мурманску и Архангельску.

Северное море оказалось более беспокойным, чем воды Балтики.

Ранним утром мы вошли в норвежские фьорды, чтобы бросить якорь в Бергене. Разноцветные крыши домов освещались лучами солнца. Дома как будто прилепились к скалам и казались совсем близко от корабля. На фоне зелени и серых скалистых берегов они выглядели нарядно. Фьорды то расширялись, то, оставив лишь узкий проход для корабля, казались, сужались до предела. Неожиданно крейсер резко поворачивал, и перед глазами вновь открывались просторы. Только небольшой маячок указывал нам путь.

Берген предстал перед нами своими башнями, высокими домами, уютными улицами, пристанями и стоявшими на рейде кораблями. Всю первую половину дня заняли принятые в таких случаях формальности и приветствия.

Сначала норвежские власти посетили корабль, затем наш командир отряда нанес ответный визит. Все это сопровождалось положенными салютами орудий кораблей. На нашем корабле побывали представители норвежского морского командования и рабочие Бергена.

В Бергене корабль посетила А.М. Коллонтай — наш полпред и торгпред в Норвегии, первая женщина-посол. Ее имя было хорошо известно нам. Александра Михайловна вступила в революционное движение еще в конце минувшего века, работала в России и за границей, была участницей многих международных социалистических конгрессов. В семнадцатом году по поручению партии она часто выступала на митингах и собраниях перед моряками Балтики. Старые матросы этого

не забыли. Но, пожалуй, больше всего в ту пору Александра Михайловна была знакома молодежи как автор статей и книг, в которых она ставила острые моральные проблемы, искала революционное решение вопросов брака и любви. В том, что она писала, было много спорного, было и такое, с чем мы не соглашались. Но интерес к ее выступлениям в печати был неизменно большой.

В 1924 году Александре Михайловне, должно быть, перевалило за пятьдесят, но она все еще выглядела молодо, была красива, поражала своей жизнерадостностью и остротой ума.

На нашем крейсере Александра Михайловна вручила орден Красной Звезды курсантам, которые проявили отвагу при взрыве на форту «Павел» летом 1923 года¹.

Потом она поделилась своими воспоминаниями о Владимире Ильиче Ленине и Надежде Константиновне Крупской и еще долго тепло беседовала с нами.

Еще раз мне довелось встретиться с А.М. Коллонтай уже после войны. Это было на одном из приемов в Москве. В зал ввели на коляске старую, большую женщину. Не сразу я узнал Александру Михайловну. Подошел к ней, спросил, помнит ли встречу с моряками в Бергене. Оказалось, что очень хорошо помнит. Она с удовольствием заговорила о том времени, о посещении «Авроры», и в глазах ее засветился прежний молодой огонек...

Я с особым уважением вспоминаю Александру Михайловну еще и потому, что в годы Гражданской войны она, так же как Р.С. Землячка, Л.М. Рейснер, была одной из активнейших военных политработников. Кстати, я знал Землячку довольно хорошо. Будучи заместителем Предсовнаркома, Розалия Самойловна занималась некоторыми флотскими вопросами,

¹ В июле, когда крейсер стоял на Большом Кронштадтском рейде, был замечен пожар на форту «Павел», поблизости от которого находился корабль. Всем было известно, что на этом форту есть старый склад мин, а следовательно, взрыв угрожает кораблям, стоящим на рейде. По приказу начальства шлюпка с курсантами во главе с преподавателем Гедле быстро направилась к месту происшествия. С крейсера наблюдали за ее движением, а корабли разводили пары на случай необходимого выхода с рейда. Когда шлюпка скрылась за высокими стенами форта, виден был только столб дыма, но вскоре последовал взрыв — и пламя высоко поднялось над фортом. Что же произошло? Как потом подробно рассказывали оставшиеся в живых, ими была обнаружена горящая мина, которая угрожала взрывом. Курсанты решили стащить ее в воду. В тот момент, когда их усилия, казалось, увенчались успехом, мина взорвалась. Четыре человека погибли, а тяжело раненный преподаватель Гедле умер через несколько часов. Трое курсантов были ранены, но остались живы. — *Прим. автора.*

и мне, когда я работал в Москве, не раз приходилось лично докладывать ей. Лариса Рейснер в 1919 году была комиссаром морского Генерального штаба. Мне о ней много рассказывал ее брат, с которым мы вместе учились в училище. Думается, в воспоминаниях, посвященных завоеванию и укреплению Советской власти, будет написано немало страниц об этих самоотверженных женщинах.

После похода 1924 года мне больше не пришлось плавать на «Авроре», но, как многие моряки, я сохранил глубокую привязанность к ней. В двадцатых годах ее называли старушкой, но она еще не один год служила учебным судном, на котором совершали свои первые морские походы будущие командиры флота.

Во время стоянок в Кронштадте мы часто бывали в этом городе. Он тогда являлся главной базой Балтийского флота. Здесь все овеяно морскими и революционными традициями. Уже два с половиной века стоит этот город-крепость в Финском заливе. Первые сооружения возводились еще под руководством Петра Первого. Изумляли их масштабы. Искусственный остров Кроншлот с могучими фортами. Укрепления построены с такой прочностью, что попытки разобрать их на кирпичи кончились неудачей. Каналы и доки безотказно служат до наших дней. Неколебимо высятся над морем каменные стены гаваней — не поверишь, что покоятся они на деревянных сваях.

Видел Кронштадт многие морские сражения. Провожал корабли в кругосветные плавания.

Издавна славился Кронштадт революционным духом матросов и рабочих. Восстание осенью 1905 года, бунт на линкоре «Гангут» в 1915 году. А в феврале 1917 года забурлила митингами знаменитая Якорная площадь. Кронштадт стал крепостью революции. По приказу Ленина в октябре 1917 года отсюда направились корабли в Неву, на штурм старого мира. В Гражданскую войну кронштадтские форты своим огнем громили войска Юденича. Матросские отряды сходили с кораблей и отправлялись на сухопутные фронты.

Бывали в истории Кронштадта и черные дни. В 1921 году крепость оказалась в руках контрреволюционеров. Победоносный штурм Кронштадта внес новые строки в славную летопись молодой Красной Армии. Старожилы города, ветераны флота охотно показывали нам достопримечательности острова. О Кронштадте мы много читали. Но одно дело, прочесть в книге, а другое — увидеть самому, потрогать руками памятники истории...

Осенью 1924 года после заграничного плавания вокруг Скандинавии нам был предоставлен отпуск. Большинство курсантов разъехались по домам. А мы, несколько товарищей, остались: хотелось побывать на предстоящих больших учениях флота. Десять дней мы снова провели в море, потом вернулись в училище. Ехать было некуда. А безделье быстро надоедает, даже в молодом возрасте. К тому же погода не баловала: ленинградский дождик моросил целыми днями. Единственной радостью был небольшой парусный бот. Мы нашли его во дворе училища. Оказывается, один из наших преподавателей, заядлый моряк А.П. Юрьев, собирался совершить на нем большой поход, чуть ли не через океан. Но путешествие по каким-то причинам сорвалось, бот забросили. Теперь его с радостью отдали в наше распоряжение. Мы привели бот в порядок, спустили на воду и целыми днями ходили по Неве под парусом. Нас не смущал ни дождь, ни ветер. Между тем погода портилась все больше. Как-то сентябрьским утром мы не узнали Неву. Над ней низко проносились тяжелые темные облака, дул свежий порывистый ветер с запада. Но, несмотря на это, мы все-таки решили, как обычно, провести несколько часов на парусном боте. Шквалистый ветер крепчал. Под его ударами наш бот все чаще черпал бортами воду. Но это не пугало, а, скорее, развлекало нас. Такова молодость! Под натянутыми парусами мы лихо лавировали среди тихоходных буксиров и барж. Время двигалось к обеду, и в определенный час мы направили наш ботик к своей стоянке у гранитной набережной. Проскочив между пристанью и стоявшим поблизости крупным «купцом», я скомандовал: «Паруса долой!» Обычно было достаточно спустить парус, развернуть бот против течения, и он останавливался как вкопанный. На этот раз так не получилось. Парус, наполненный ветром, не падал, спасительного течения тоже не было. Казалось, река повернула вспять. Я до отказа положил руль на борт. Это немного смягчило удар о гранитную стенку — он пришелся на скулу бота. Осмотрели свое суденышко. Серьезных повреждений не нашли и с легким сердцем отправились в училище. А вечером мы увидели наш бот на необычном месте.

На втором курсе мы уже многое знали о своем флоте и знакомились с флотами других стран. Военно-научное общество, в котором я работал несколько лет, расширяло кругозор по всем военным вопросам. Там часто делались доклады, проводились дискуссии по внепрограммным вопросам училища.

Это заставляло нас глубже вдумываться в происходящие процессы и пусть наивно, но предвидеть будущее флота.

По флоту еще не было принято развернутых решений, не было установки на строительство большого морского и океанского флота, но уже были решения о восстановлении заброшенных кораблей и постройке небольших новых судов. На Балтике в боеспособное состояние был приведен линкор «Петропавловск» и переименован в «Марат», закончены восстановительные работы на «Авроре», вступили в строй некоторые эсминцы, подводные лодки и тральщики. На Черном море плавали крейсер «Память Меркурия», переименованный в «Коминтерн», и два эсминца, представляя новый состав флота. Вот и все, что мы имели в те годы, но нас это мало смущало: мы понимали, что разоренная промышленность не позволяла приступить к строительству флота. Значительно позже я осознал и другое: кроме этого фактора действовал еще один — в нашей стране делами флота занимались, как правило, в последнюю очередь, а это приводило к тому, что строительство опаздывало и не завершалось к намеченному сроку.

В то время мне представлялось идеальным все, что относилось к новому обществу, к нашему будущему. Идеализировал я и людей, принадлежащих к руководящим кругам нашей партии и правительства. Я представлял их себе безусловно честными, беспредельно преданными нашему делу.

Не скрою, позже я начал кое в чем разочаровываться. Но, возможно, этот процесс был связан с личными неудачами и здоровьем.

В себе я всегда воспитывал прямое, честное отношение к делу и считал несовместимым быть членом партии и говорить что-нибудь иное, чем ты думаешь, вопреки своим убеждениям.

Настоящий коммунист, я в этом твердо убежден, должен не только прямо высказывать свои мысли, но и бороться за них. Хотя, к великому сожалению, как показала жизнь, зачастую торжествовали совсем не те, кто так поступал.... Приходилось, конечно, в чем-то и в ком-то разочаровываться, но было бы катастрофой ошибиться в избранном пути, в своем мировоззрении. Свои убеждения, воспитанные во мне настоящими коммунистами, я пронес через всю жизнь.

На втором курсе мы вели оживленные дискуссии о будущем нашего флота и рисовали себе самые радужные картины. Никакие крупные флоты западных держав нас не пугали, ибо

желание служить флоту, вера в его будущее и наши возможности не знали границ.

Летняя практика 1925 года была значительно интересней предыдущей. Теперь мы выполняли не только черновые работы, но и учились прокладывать курс корабля, управлять огнем артиллерии, проводить торпедные стрельбы.

Запомнился мне и заграничный поход к берегам Швеции и Норвегии, который мы совершили на учебном корабле «Комсомолец».

Гетеборг был первым иностранным портом, куда отряд заходил на пять дней. Снова наши моряки удивляли жителей своим культурным поведением. Мэр Гётеборга, провожая нас, сказал, что он впервые встречает такое безупречное поведение моряков. Теперь это вошло уже в традицию и почти никого не удивляет, но тогда...

Именно в Гётеборге нас, четырех курсантов, пригласил к себе в гости на дачу один финн, работавший до революции в России. Как он потом нам признался, ему очень хотелось показать нас своей жене — нашей соотечественнице. Мы имели свободное время и охотно согласились приехать. Хозяйка встретила нас радушно, но как-то настороженно. Сначала она стала робко задавать нам вопросы: как живется в Ленинграде (она чаще говорила Петербурге), горит ли там по вечерам свет. И только под конец встречи осмелилась спросить, работает ли Мариинский театр и много ли машин в городе. Мы, посмеиваясь, отвечали, что в Ленинграде жизнь бьет ключом, а хозяйка с недоверием смотрела на нас, но вежливо соглашалась.

Дети — три прелестные девочки — не имели никакого представления о нашей стране. Вот тому пример. Закурив папиросу, я положил коробок спичек на стол. Девочка лет восьми-девяти взяла его и с удивлением спросила мать: «Мама, это русские спички?» — «Да», — ответила хозяйка. «Значит, это плохие спички», — выпалила девочка. Мы шутливо ответили, что это очень хорошие спички, пожалуй, ничуть не хуже шведских, которые славятся своим качеством. Хозяйка смутилась, стала журить дочь и попросила у нас извинения за ее нетактичность. Подобные моменты сначала огорчали нас. Но потом мы были вознаграждены. Прощаясь с нами, хозяйка буквально плакала, говоря, как бы она хотела быть теперь в России.

После Гётеборга, который нам очень понравился, мы заходили в норвежские порты Берген и Тронхейм, а потом по-

сетили Мурманск и Архангельск. Якоря мы бросали в устье величавой Северной Двины.

Все для нас было ново и интересно. И все же с каким нетерпением мы ожидали, когда перед нами откроется Кронштадт с его высоким собором и знакомыми маяками на рейдах!

С какой радостью мы возвращались домой!

В первых числах ноября 1925 года мне довелось в составе всего нашего курса снова ехать в Москву. 31 октября 1925 года умер Нарком по военным и морским делам, Председатель Реввоенсовета СССР Михаил Васильевич Фрунзе. Меньше года он был на посту наркома. Однако и за это короткое время сумел завоевать огромную любовь не только в армейских кругах, где его хорошо знали, но и у моряков, с которыми он имел значительно меньше дела.

Вспоминаю его приезд в Ленинград в 1924 году, когда он был назначен на должность Наркомвоенмора после снятия Троцкого. Вооруженные силы тогда проводили серьезные мероприятия по повышению своей боеспособности.

В зале Революции нашего училища были собраны командиры Ленинградского гарнизона. В своем выступлении М.В. Фрунзе большое внимание, помнится, уделил вопросам воспитания и дисциплины. Вопрос воинского воспитания он неразрывно связывал с культурой людей в целом, требовал повышения культуры, без чего, по его словам, нельзя говорить о воспитании.

«Служба во флоте, — говорил Михаил Васильевич, — является самой сложной и технически самой трудной из всех специальных служб. Современный боевой корабль представляет сочетание элементов целого ряда областей промышленной техники. Это организм, составленный из самых сложных и тончайших механизмов, требующих особого искусства, умения и сноровки управления ими... Настоящим красным командиром, в полном смысле этого слова, можно стать лишь в результате длительной работы, на опыте. И эта работа будет тем успешней и тем полезней для дела, чем ревностнее и упорнее каждый молодой командир будет работать над своим дальнейшим воспитанием».

Позднее, на своем командирском опыте, я убедился, что культура и воспитание неразделимы. Подбор кадров на корабли из наиболее культурной и развитой молодежи обеспечивал нам воспитание преданных Родине, отлично знающих свое дело командиров и матросов, что в свою очередь позволяло достигать высокого уровня боевой и политической под-

готовки еще в мирное время. А в годы Великой Отечественной войны, когда воспитание и знания пришлось применить к делу, матросы и офицеры флота оказались на высоте.

В день похорон М.В. Фрунзе в Москве сосредоточилось много различных воинских подразделений от разных гарнизонов и всего Московского гарнизона. Чувствовалось, что страна потеряла военного руководителя, занимавшего большой государственный пост.

В один из тех печальных дней, проведенных в Москве, мне довелось присутствовать на митинге в одной из воинских частей Московского гарнизона, где выступал К.Е. Ворошилов. Он говорил о тех задачах, которые стоят теперь перед Рабоче-Крестьянской Красной Армией и нами, военными всех рангов и должностей.

До тех пор я мало слышал о Клименте Ефремовиче, его фамилия редко встречалась в наших флотских кругах. Но мы знали, что он выходец из рядов рабочего класса, герой Гражданской войны. Тогда уже высказывалось предположение, что Ворошилов будет преемником М.В. Фрунзе на посту Наркома по военным и морским делам.

Уже много лет спустя от Семена Михайловича Буденного я узнал, что М.В. Фрунзе умер на операционном столе. Как рассказывал Буденный, он очень не хотел ложиться на операцию по поводу язвы желудка, но решением высших инстанций ему было предложено сделать это. Операция оказалась роковой — М.В. Фрунзе не проснулся от общего наркоза.

Прослужив почти 40 лет на флоте, будучи матросом, офицером, затем комфлота и наркомом Военно-морского флота, я встречал много различных должностных лиц, которые прямо или косвенно влияли на дела флота. Это были очень разные люди — от высокообразованных до узких военных специалистов. И всегда я с большой любовью вспоминал М.В. Фрунзе. Вспоминал, как после похода на линкорах Балтийского флота он, упомянув ради скромности о своей некомпетентности в морских делах, высказал ряд очень правильных суждений в адрес флота. В них были и критические мысли, и правильно схваченные им за несколько дней пребывания в море особенности трудной морской службы, сложной техники кораблей и многое другое.

Уже тогда я понял: для того чтобы руководить малознакомой отраслью, необязательно быть специалистом. Надо уметь выслушивать знающих людей, оценивать обстановку и выносить свое объективное, разумное суждение, как это делал М.В. Фрунзе.

За время своего длительного пребывания на больших должностях в Москве мне нередко приходилось огорчаться непониманием наших флотских вопросов со стороны тех людей, которые обязаны были в них разобраться. И тогда я с особым чувством вспоминал М.В. Фрунзе. Короткие встречи с Михаилом Васильевичем Фрунзе и очень кратковременная служба под его руководством оставили у меня неизгладимое впечатление о нем как о военном и политическом руководителе незаурядного таланта и очень высокой культуры.

В октябре 1926 года я простился с училищем. Перед выпуском мы много спорили, где лучше служить. Самой заманчивой и многообещающей считалась в те годы служба на линкорах. Во время практики на линейном корабле «Парижская коммуна» мы не раз слышали от его командира К.И. Самойлова: «На линкоре вы пройдете суровую, ни с чем не сравнимую школу».

Самойлов пристально присматривался к нам. Ему предстояло отобрать нескольких человек для линкора. Я был среди кандидатов, но моя судьба сложилась иначе.

В последний день пребывания в училище мы собрались в нашем кубрике, в небольшом помещении бывшей церкви. Нас, выпускников, разместили там: к тому времени в здании бывшего Морского корпуса стало уже тесно.

Ожидали начальника курса В.И. Григорьева, который должен был зачитать приказ о распределении. В тот год курсанты, отлично окончившие училище, получили право сами выбирать место службы. Когда среди отличников назвали мое имя, я встал и, вытянувшись, доложил:

— Желаю служить на Черном море.

— Куда ты, северный медведь? — тихонько потянул меня за руку сидевший рядом товарищ. — Ты там от жары ноги протянешь...

Но судьба моя была уже решена. В списке против моей фамилии стояло: Черноморский флот. Можно только гадать, как сложилась бы у меня служба, не откажись я от назначения на балтийские линкоры.

Годы пребывания в подготовительной школе и Военно-морском училище совпали с периодом восстановления флота. Молодой Советской республике пришлось начинать все сначала. В Гражданскую войну почти полностью вышел из строя Черноморский флот. Одни корабли погибли в боях, другие по приказу В.И. Ленина потопили сами моряки, чтобы не отдавать в руки врага, третьи были уведены белогвардейцами

в Бизерту — французскую базу в Африке. На Балтике дела сложились иначе. К двадцатым годам весь флот после возвращения из Гельсингфорса собрался в Кронштадте. Там же, в Военной гавани, стояли недостроенные корпуса гигантводредноутов типа «Измаил». Их вскоре продали Германии на слом, а взамен приобрели необходимые народному хозяйству паровозы. В Купеческой гавани высились корпуса недостроенных крейсеров типа «Светлана». Только спустя несколько лет один корабль из этой серии — «Профинтерн» — был достроен на Балтийском заводе и переведен в Севастополь. Другие суда приспособили под танкеры. Около Кронштадтского морского завода стояли тогда безжизненные линкоры типа «Севастополь». А возле училища лежало на грунте госпитальное судно «Народоволец». Рассказывали, что корабль погубила плохая служба: выравнивали крен, да перекачали воду на правый борт; швартовы не выдержали, лопнули, и огромный транспорт сначала накренился, а потом, как только вода хлынула в иллюминаторы, лег на борт. Два года перевернутый «Народоволец» своим видом омрачал вид Новы, пока его не поставили на ровный киль.

Большинство кораблей Балтийского флота продолжало стоять на «кладбище», и казалось, не было никакой надежды в короткие сроки ввести их в строй. И вдруг они стали оживать. Мы видели это собственными глазами во время летней практики и радостно приветствовали каждую новую боевую единицу. Так, мы несказанно обрадовались, увидев на рейде линкор «Марат» с поднятым Военно-морским флагом и вымпелом на грот-мачте.

Нередко сами курсанты принимали деятельное участие в восстановлении кораблей. Немалую лепту внесли мы в возрождение «Авроры», прежде чем она впервые вышла в море. Вслед за «Авророй», не без помощи курсантов, на рейде появилось другое учебное судно — «Комсомолец».

Затянулся на флоте и процесс подготовки командного состава. Если в Красную Армию к тому времени пришло много бывших царских офицеров, которые, пройдя сквозь горнило Гражданской войны, доказали свою преданность революции и уже занимались строительством Вооруженных сил, то на флоте было по-другому. Основное ядро царского флота, как известно, составляла каста родовитых дворян — оплот самодержавия. Февральскую революцию офицеры встретили в большинстве своем единодушно. А в дни Октября мало кто из них остался с народом. Значительно больше было Штубе, чем Берсеневых

(если вспомнить драму Бориса Лавренёва «Разлом»). Многие, подобные Штубе, оказались яркими врагами народа, покинули Родину, когда корабли еще в 1917–1918 годах стояли в Ревеле и Гельсингфорсе, другие выжидали, оставаясь на флоте или устроившись на гражданскую службу: преподавали в школах, работали мелкими служащими в учреждениях, встречались даже священники из бывших флотских.

Но все же нам были известны в те годы имена бывших царских офицеров, безраздельно перешедших на сторону Советской власти и преданно служивших ей, хотя не все происходившее понимали правильно, не со всем, что делалось на флоте, соглашались. Это М.В. Викторов, Л.М. Галлер, Э.С. Панцержанский, С.П. Ставицкий, Г.А. Степанов и другие. Ф.Ф. Раскольников, старый большевик, стал офицером после Февральской революции, В.М. Орлов закончил школу мичманов военного времени, Октябрьская революция застала его офицером на крейсере «Богатырь», вскоре он вступил в партию, И.К. Кожанов к моменту Октябрьской революции находился на гардемаринских курсах.

Слышали мы также о рядовых моряках, которые отличились в годы революции и Гражданской войны и были выдвинуты на руководящие посты: Л.Г. Зосимов, Н.Ф. Измайлов, И.М. Лудри, Р.А. Муклевич, К.И. Душеной, И.Д. Сладков, В.Д. Трефолев, председатель Центробалта и первый Народный комиссар по морским делам П.Е. Дыбенко.

Пусть судостроительная промышленность была еще слаба и флоты небогаты кораблями, нас, курсантов, не удручали эти временные трудности. Мы покидали Военно-морское училище с огромной верой в будущее страны и ее флота.

С верой в будущее

Итак, я изменил Балтике с ее линкорами, скучным Кронштадтом и прекрасным, хотя и дождливым, Ленинградом. Избрал Черное море и новый крейсер «Червону Украину» («Адмирал Нахимов»), строительство которого началось еще перед революцией и закончилось только в двадцатых годах.

«Самый новый крейсер — что может быть лучше?» — думал я, мечтая о Черном море, Севастополе и больших плаваниях.

Две недели законного ничегонеделания — и в один из дождливых октябрьских дней мы простились с училищем и городом. Когда-то доведется вернуться сюда?

Мне еще не приходилось бывать южнее Ленинграда, и незамерзающее море, Крым с его кипарисами, Черноморское побережье Кавказа, где выращивают чай и цитрусовые, я представлял себе только по книгам. Разительную перемену в климате я ощутил, как только миновали Перекопский перешеек. Крым давал себя знать. Октябрьское солнце припекало изрядно. Опытные пассажиры уже укладывали теплые вещи и готовились налегке продолжать путь. После крутых поворотов промелькнуло несколько туннелей, и поезд выскочил на берег огромной Северной бухты. Один ее конец упирался в Инкерманскую долину, другой сливался с необъятными просторами Черного моря. Вот и Севастополь — главная база Черноморского флота. Высокие, стройные кипарисы. Здание Севастопольской панорамы. Вокзал. Вокруг него лепятся на склонах гор маленькие каменные домики. Кораблей в бухте не видно. Нам известно, что на одном из заводов заканчивается строительство «Червоной Украины». Но где же весь Черноморский флот?

Однокашник Д.Д. Вдовиченко, старый черноморец, его отец служил механиком на крейсере «Коминтерн», взял на себя роль старшего. Он вслух гадает, где держит флаг командующий Э.С. Панцержанский, к которому нам надлежит явиться, — на «Коминтерне» или на «Моряке»? Решили отправиться на Минную пристань и там все выяснить. Спустившись к бухте, обнаружили, что «Красный моряк» стоит там, но без отличительных знаков власти на своей мачте: корабль в том году перестал плавать. По существу, это была уже реликвия, а не корабль. Кстати, в Севастополе в 1926 году сохранилось немало подобных реликвий. В глубине Южной бухты стоял остов «Поповки» — круглого корабля, сооруженного по проекту адмирала Попова. Как и следовало ожидать, он не нашел применения. Его конструкция отрицала все законы судостроения и теории плавучести. Неподалеку от вокзала виднелись два старых маленьких миноносца — «Шмидт» и «Марти», отличившиеся в годы Первой мировой войны у турецких берегов, но уже давно потерявшие боеспособность, а на приколе у стенки Сухарной балки — устаревший корабль «Знамя социализма». Печальным памятником в Северной бухте возвышался затонувший линкор «Императрица Мария».

Нам требовалось попасть на «Коминтерн» — единственный крупный корабль, сохранившийся после тяжелых испытаний в годы интервенции на Черном море.

«Коминтерн» стоял у завода. Мы расположились на бревнах, неподалеку от кормы корабля, и начали обсуждать: пойти

ли всем сразу к начальству или послать на разведку одного из нас. Остановились на последнем варианте. Жребий пал на И. Ковша. Он отряхнул пыль с ботинок, внимательно осмотрел китель и, приняв строевую стойку, отправился к начальнику отдела кадров Куставу. Тот решал нашу судьбу. Мы остались в томительном ожидании.

Осматривая пустую бухту, я немного загрустил. Обычно на Большом Кронштадтском рейде в летние месяцы собиралось много различных кораблей, а тут... Боевое ядро флота составляли лишь два эсминца — «Петровский» и «Незаможник», ожидался новый крейсер. Маловато. Заботило и другое: а вдруг вместо крейсера меня назначат на тихоходные канонерские лодки «эльпидифоры» или старые тральщики «Джалита» или «Доротей»? Как бы не пришлось раскаиваться в своем выборе. К вечеру настроение поднялось. Я узнал, что моя просьба удовлетворена — получил назначение на «Червону Украину». Туда же были назначены мои однокашники И. Ковш и С. Капанадзе.

Несколько дней спустя мы выехали на судостроительный завод. Приходилось торопиться: подпирало с деньгами. Подсчитав оставшиеся ресурсы, пришли к выводу, что их хватит на хлеб, копченую барабульку и арбузы. Дня три прожили безбедно.

Нам, вахтенным начальникам крейсера, было теперь интересно знать, с кем придется служить. Из разных источников услышали: командует «Червоной Украиной» Н.Н. Несвицкий, его старший помощник — А.И. Белинский, а помощник командира — Л.А. Владимирский.

Николай Николаевич Несвицкий, как рассказывали, мрачный, суровый и на редкость молчаливый человек. В первую встречу он действительно произвел на нас такое впечатление. На самом же деле, мы после в том убедились, Несвицкий по характеру был хотя и замкнутым, но добрым. Правда, говорил он мало, отрывисто и чуть-чуть в нос, подчас трудно было разобрать, какую команду отдает.

Несвицкий ни перед кем не открывал своей души. В часы отдыха он чаще всего сидел в своей каюте молча, одиноко. Но моряком Несвицкий считался храбрым и отважным. Служил в царском флоте. В Гражданскую войну вывел свой корабль «Азард» с минного поля, в то время как три других балтийских эсминца — «Константин», «Гавриил» и «Свобода» — подорвались и погибли. За это его наградили орденом Красного Знамени. Несвицкому принадлежит также большая

роль в потоплении английской лодки «Л-55», вторгшейся в наши воды.

О первом помощнике Несвицкого, А.И. Белинском, ходили разные слухи. Одни говорили, будто он отличный моряк, много плавал на торговых судах, и прекрасный человек. Другие пугали нас его неровным, неуживчивым характером.

Льва Анатольевича Владимирского — старшего вахтенного начальника — аттестовали так: «Лучшего помощника не может быть». Мы хорошо его знали. Он окончил Военно-морское училище на год раньше нас. С первых лет службы Владимирский прослыл на флоте отличным моряком.

Отчетливо запомнился такой эпизод. Соединение кораблей шло в строе кильватера: «Червона Украина» как флагманский корабль — впереди, а нам в кильватер — сторожевики, в том числе «Шторм» с Л.А. Владимирским на мостике. Осень. Погода и на благодатном Черном море иногда бывает штормовая! По мере усиления шторма корабли ныряют или сильно кренятся, а волны забираются на палубы, обдавая брызгами даже всех стоящих на мостике.

На крейсере это переносится довольно легко, а сторожевикам достается, и довольно крепко. Вот уже два сторожевика один за другим просят разрешения «выйти из строя» и лечь на курс, на котором легче переносить качку.

Конечно, так же тяжело и «Шторму», но Владимирский не просит пощады, и мы наблюдаем, как он купается в волнах. Некоторые из них достигают мостика, прокатываясь затем по всей палубе сторожевика. Стоящий рядом со мной комфлота И.К. Кожанов внимательно наблюдает за сторожевиком, интересуется, кто там командиром. «Да, цепко держится командир», — сказал комфлота, явно восхищаясь выдержкой Владимирского.

Получить похвалу от комфлота на разборе было нелегко, но он уделил довольно много времени разбору этого похода. Ему явно хотелось дать понять, что и другим в подобных случаях следует поступать, как Владимирский. Конечно, хорошо запомнил и я этот поход, и мое уважение к Владимирскому возросло.

Забегая вперед, скажу, что он вел себя геройски в годы Великой Отечественной войны; будучи раненным, высадил десант возле Одессы, активно участвовал в прорыве блокады Севастополя, доставляя туда оружие и продовольствие. Вместе с командиром корабля В.Н. Ерошенко довел израненный лидер «Ташкент», переполненный ранеными, женщинами

и детьми, до Новороссийска. Л.А. Владимирский был командующим Черноморским флотом, в конце войны он командовал соединениями на Балтике. Льву Анатольевичу пришлось переживать и крупные неприятности по службе. Но чувство долга и личной ответственности никогда не покидало его.

Как новые пятаки, явились мы к командиру крейсера. Команда еще жила в казармах. «Каюта» Несвицкого располагалась на первом этаже казарменного дома. Ее окна выходили на широкий двор, где стояло несколько походных кухонь.

Характер Н.Н. Несвицкого мы почувствовали сразу же. Выслушав наши рапорты-представления, он заглянул в документы, сморщил лоб и как-то нечленораздельно, в нос, произнес: «К старпому». Щелкнув каблуками, мы вышли, огорченные таким приемом. Белинского не было на месте, и дежурный по казарме Юрий Александрович Пантелеев взял над нами шефство. Словоохотливый, он словно компенсировал молчаливость командира. «Ну что ж, будем служить», — начал Юрий Александрович, покровительственно оглядывая нас с ног до головы. Мы узнали, что корабль вот-вот выйдет на ходовые испытания в Севастополь, а там — не за горами подъем Военно-морского флага.

Хотя перед нашими глазами извивалась лишь мелководная река, где крейсер мог двигаться только по узкому каналу, да и то с помощью буксиров, личный состав был уже расписан по местам и готовился выполнять свои обязанности в море. Нас также немедленно распределили по заведованиям. И. Ковша назначили младшим штурманом (считалось, что ему повезло: штурман на корабле — лицо привилегированное, он всегда на мостике, рядом с командиром), С. Капанадзе получил артиллерийский plutонг (батарею) и роту машинистов, мне достался первый plutонг и строевая рота.

На следующее утро наша рота двинулась на завод. Предстояло готовить корабль к походу. Сам я должен был явиться к корабельному инженеру Б. Дроздову, занятому приемкой корабля. Высоченного роста Дроздов еле проходил в обыкновенные двери, а ему надлежало пробираться во все дыры и в самые маленькие отсеки корабля. Мне предстояло помогать ему в приемке крейсера. Ростом я тоже не был обижен, но мне легче было лазать по тесным выгорodkaм: в молодости мы более ловкие.

Вскоре, провожаемые дружескими и горделивыми взглядами рабочих — строителей корабля, мы отдали швартовы и вышли в море.

Предстояли ходовые испытания в Севастополе. Все мы, начиная от командира и кончая матросами, считались пока только пассажирами. Кораблем командовал П.И. Клопов — капитан от завода, а механизмами управляли гражданские инженеры и рабочие. Наша задача заключалась пока в том, чтобы смотреть, учиться и нести службу на менее ответственных участках. Лишь полгода спустя приемная комиссия подписала акт, на флагштоке взвился совсем новый Военно-морской флаг. Наш крейсер стал военным кораблем. Но ему было еще далеко до того дня, когда его назвали боевым.

Первые шаги — трудные

К «Червоной Украине» — первому крупному боевому кораблю на Черном море — были прикованы взоры всего начальства. Флагманские штабные работники не выпускали его из поля зрения; катера то и дело сновали между крейсером и Графской пристанью. Наш корабль частенько посещал командующий флотом В.М. Орлов, сменивший вскоре после моего приезда на Черное море Э.С. Панцержанского. Чтобы быть в курсе всех дел, он даже состоял на учете в нашей партийной организации. Но излишняя опека, как показала практика, создавала лишь неспокойную, нервную обстановку. Недаром несколько позже на крейсере «Червона Украина» впервые был разработан специальный порядок подготовки одиночного корабля.

Инициатива принадлежала старшему помощнику командира И.Д. Елисееву и командиру электромеханической боевой части А. Фиалкову. Насколько это вызывалось необходимостью, говорит тот факт, что немного позднее доработанный и уточненный применительно для всех кораблей и флотов такой порядок был введен во всем Военно-морском флоте.

В период бурного роста флота и недостаточного организационного опыта, когда время поджимало, а техника становилась сложной, особенно требовалось установить, что каждый корабль, прежде чем плавать в соединении, должен пройти и в какой последовательности. Было признано полезным предоставить каждому командиру время для спокойной подготовки личного состава.

Служба на новом корабле оказалась очень нелегкой. Еще не освоенная техника, недостаточно подготовленный личный состав, слабая поначалу дисциплина — все это создавало большие трудности.

Сейчас о многом мы вспоминаем с улыбкой. Но в те годы нам приходилось несладко. То заклинит руль, и электротехник М.И. Денисов стремглав бросается к исполнительным моторам, а крейсер в это время катится по воле волн. То пушка дает пропуск при стрельбе. А то в мазут вода попадает, и в самый ответственный момент учений командир вынужден сбавлять ход. Да мало ли непредвиденных случаев на новом корабле!

Помню, как в военно-морском училище мы горячо спорили, что труднее: построить корабль или подготовить для него командиров. В ту пору большинство из нас думало: «Были бы корабли, а командиры найдутся».

На «Червоной Украине» я понял, что подготовка хороших, опытных командиров — сложный и длительный процесс. Чем стремительнее развивается техника, тем короче сроки постройки корабля. Зато подготовка офицеров становится более продолжительной: ведь им приходится осваивать более сложную технику.

За время службы на крейсере не всем удалось осилить крутой подъем. Произошли крупные изменения и в командном составе, и среди рядовых: одних списали с «Червоной Украины» на более мелкие суда, другие понесли суровое наказание...

Должность старшего помощника на корабле — самая тяжелая и неблагодарная. Он должен раньше всех вставать, позже всех ложиться и подобно громоотводу принимать на себя все молнии и раскаты грома — как сверху, так и снизу. Словом, должен чувствовать жизнь корабля. Старпом даже на берег не может сойти больше одного раза в неделю.

Но все же каждому офицеру, чтобы стать впоследствии хорошим командиром, такой этап службы пройти необходимо.

На «Червоной Украине» в ту пору старпому приходилось еще тяжелее. Поэтому несколько старпомов не выдержали испытаний и покинули корабль. Заболел трудолюбивый А.И. Белинский. Его сменил А.М. Ирбэ. Энергичный, прекрасно знающий свое дело, он пытался сделать за несколько месяцев то, на что требовались годы. Поэтому сорвался, испортил отношения с подчиненными и, признав себя несостоятельным, «списался» с корабля.

Помощником командира, после Л.А. Владимирского, был В.И. Рутковский, молодой, энергичный, хорошо знающий свое дело моряк, неистощимый весельчак. Даже в те дни, когда над командой сгустились тучи и от разгневанного начальства влетало каждому, кто невзначай попадался на глаза, он не падал духом и старался шуткой поддержать пострадавшего.

Неутомимым рассказчиком слыл на крейсере старший штурман Ю.А. Пантелеев. Его словоохотливость службе, пожалуй, не мешала, а во время стоянок хорошо помогала коротать время.

Замкнутый, нелюдимый характер Несвицкого словно бы компенсировал комиссар Кедрин — человек на редкость общительный. К сожалению, он прослужил на корабле недолго, но хорошо запомнился. Невысокого роста, с бородкой, что так необычно для моряков, он был отзывчив и доступен для каждого. В часы отдыха к нему шли все: у кого была личная просьба, кто хотел получить разъяснение о правах семьи на родине, а иной изливал какую-нибудь обиду. И всех надо было выслушать, каждому дать добрый совет. Так что времени для отдыха у Кедрина почти не оставалось. Он как-то посетовал на это.

— А вы держите каюту открытой или отдыхайте в другом месте, — посоветовал я ему, вспомнив бытующую у моряков поговорку: «Если хочешь жить в уюте — отдыхай в чужой каюте».

Народу ко мне ходило тоже много, но свою каюту я никогда не закрывал — ни днем, ни ночью. Матросы это знали и без особой надобности не тревожили меня. Кедрин последовал моему совету.

— Ну как дела? — спросил я его на другой день. — Помог мой совет?

— Не годится, — недовольно проворчал он. — Оставив вчера дверь каюты открытой, попытался заснуть. Где там! Кто-то заглянул, увидел меня в постели да так смачно выругался, что я после и про сон забыл. Нет, это не пойдет...

А я до конца остался убежденным: спокойнее все-таки отдыхать в своей каюте с открытой дверью или... в чужой.

Почти половиной личного состава корабля командовал старший инженер-механик Василий Артемьевич Горшков — опытный моряк, долго плававший на торговых судах. Он прибыл на «Червону Украину», когда крейсер еще достраивался, вместе с заводскими инженерами участвовал в монтаже механизмов.

Судьба свела меня с ним, когда я был назначен командиром пятой роты кочегаров. Василий Артемьевич был уже не молод. Ему стукнуло сорок. Но, несмотря на разницу в годах, мы быстро подружились.

Жил В.А. Горшков со всеми мирно, дружно, любил беззлобно пошутить над военными, не считая их настоящими, «соле-

ными» моряками. Только со старшим помощником командира В.А. Горшков никак не мог найти общую точку зрения. Как инженер, он считал самым важным, чтобы каждый старшина и матрос знали механизмы корабля и умели управлять ими, а для старпома не менее важен еще и внешний вид команды; он не выносил появления на чистой палубе чумазных «духов» из кочегарок.

Василий Артемьевич любил, бывало, поддеть старпома, когда мы собирались в часы досуга в кают-компани. Тут вроде бы не на службе. Особенно часто он читал одно запомнившееся мне стихотворение, посвященное минному крейсеру «Лейтенант Ильин», названному так в честь героя Чесменского сражения (недаром в свое время за него подняла тост сама Екатерина II).

...И год был тысяча семьсот семидесятый.
Русский флот помнит до сих пор о бое
и о доблестном герое
лейтенанте Ильине,
кто один в полночной тьме
брандер, вспыхнувший огнем,
свел с турецким кораблем...

В.А. Горшкову это стихотворение нравилось, и он с увлечением читал его в свободное время.

...Корпус весь его стальной
двести тридцать фут длиной,
шириной — на верный глаз —
меньше ровно в десять раз...

Дальше в стихотворении говорилось о машинах, что особенно импонировало Горшкову.

...Если полный ход им дать,
крейсер может пробежать
миль три тысячи с углем,
находящимся на нем...

А вот эти строки он декламировал с особым выражением, чеканя каждое слово:

...Бездейдвудный, двухвинтовый,
балансирный руль здоровый...
А старпом на нем хреновый...

Правда, читать эти строки Горшков рисковал лишь в отсутствии старпома...

Сколько труда вложил этот скромный человек в наш корабль, пока тот не стал самым быстроходным на Черном море!

А погиб В.А. Горшков нелепо. В годы войны он преподавал в военно-морском инженерном училище в Баку. Пошел однажды с приятелем на охоту и не вернулся. Спихватились поздно. Бросились на поиски и нашли В.А. Горшкова уже мертвым: что-то случилось с сердцем.

Запомнился мне и минор нашего крейсера О.В. Нарбут — уж очень беспокойный человек. Он был талантливым музыкантом — прекрасно играл на скрипке, — но бесталанным, а может, просто невезучим по службе офицером (такие бывают!). То у него что-нибудь не клеилось с параванами, то торпеда, посланная в цель, тонула прямо у борта, посылая прощальные пузыри со дна морского.

По тревоге Нарбут обычно появлялся на полубаке, управляя постановкой параванов. Высокий, худой, в просторной рабочей одежде он выглядел очень комично.

— Что это у вас там за карикатура на баке? — ехидно заметил однажды командующий флотом В.М. Орлов.

Запомнился один курьез, который, возможно, даже имел отношение к уходу Олега Васильевича с корабля. Заполняя какую-то анкету, он не хотел открывать, что отец его был генералом. Написал в одной графе: «Умер». Потребовали указать, кем все-таки был отец. Нарбут снова ответил уклончиво: «Военнослужащий». И только после настоятельной просьбы уточнить свое происхождение минер написал правду.

Постепенно на наших глазах и при нашем участии новый крейсер становился более слаженным организмом. Начались учебные стрельбы из пушек и торпедами. Мы совершали длительные плавания. Два года спустя «Червону Украину» можно было уже считать боевым кораблем.

Салют наций

В мае 1928 года «Червона Украина» совершила поход в Стамбул. Нам предстояло встретить и эскортировать яхту «Измир», на которой возвращался из Стамбула падишах Афганистана Аманулла-хан, посетивший нашу страну и Турцию.

27 мая крейсер в сопровождении трех эсминцев вышел из Севастополя, а на следующий день был уже в живописном

Босфоре. Несколько крутых небезопасных поворотов в узостях пролива — и мы стали на якорь около бывшего султанского дворца Долма Бахча. Начались бесконечные визиты высокопоставленных гостей, салюты в их честь. Международные флотские обычаи точно определяют, кому и сколько полагается давать выстрелов. Мудрить тут не приходится. Но именно с салютами-то у нас и вышла промашка.

Уже много гостей побывало на крейсере. Залпы гремели над Босфором. Кому давали салют из пятнадцати выстрелов, кому из одиннадцати, а кому из девяти или семи.

Когда уже садилось солнце, на борт крейсера прибыл военный губернатор Стамбула. Он провел у нас положенные пятнадцать минут, отведал русской икры и русской водки, затем попрощался и под звуки оркестра сошел на свой катер. Едва катер отвалил от трапа, на нашей мачте, как положено, взвился турецкий флаг, а носовые пушки открыли пальбу. Губернатору по его чину полагалось, кажется, девять выстрелов, но после целого дня почти непрерывной стрельбы артиллеристы устали и сбились со счета. Они дали только восемь выстрелов. И никто не заметил ошибки. Никто, кроме самого губернатора. Через несколько минут турецкий катер снова подошел к «Червоной Украине». Адьютант губернатора заявил, что его начальник не удовлетворен и требует сатисфакции. Наш командир попросил передать губернатору извинение.

— Мы с удовольствием вновь бы салютовали в его честь, но сейчас, к сожалению, уже поздно, солнце зашло, флаг спущен, а после спуска флага давать салют не полагается.

Но турецкий офицер настаивал: губернатор все равно должен получить удовлетворение. Нельзя сейчас — пусть пропущенный выстрел будет дан утром.

Пришлось согласиться. Рано утром снова подняли турецкий флаг и дали один-единственный выстрел. Никто, кроме стамбульского генерал-губернатора и его свиты, наверно, так и не понял, что сие значит.

После истории с губернатором командир приказал особенно тщательно подготовиться к предстоящему салюту в честь Амануллы-хана. Тут уже все должно быть честь по чести! Обычно приказы передавались по телефону. На этот раз дополнительно на кормовом и носовом мостиках поставили еще сигнальщики. Увидев уже знакомую белую яхту падишаха, они должны были поднять флажки: «Приготовиться». Когда флажки будут опущены, артиллеристы начнут салют.

На вахте стоял наш пилот М.И. Козлов, в будущем известный полярный летчик. Он и отдавал все необходимые распоряжения. И вот из-за мыса появилась белая яхта. Сам командир вышел на ют. Пушки были готовы к стрельбе. Сигнальщики подняли флажки... Прошло несколько минут, и выяснилось, что идет какая-то другая яхта, лишь похожая на ту, которую мы ждали. На ней не было штандарта.

— Отставить! — раздраженно скомандовал Несвицкий.

Его громкий голос разнесся по палубе. Сигнальщики опустили флажки. Отставить так отставить!

Но артиллеристы, напряженно ждавшие сигнала, поняли это по-своему: раз флажки опущены, надо стрелять!

— Правая! — последовала команда артиллериста Лепина. — Левая!

Выстрелы прозвучали один за другим... А падишаха, которому полагался такой торжественный салют, не было и в помине. Надо ли рассказывать, какие «поощрения» посыпались на провинившихся!

Этими, в общем, комическими случаями не закончились происшествия на корабле. Было еще одно, уже драматическое, хотя на турецком берегу о нем не подозревали.

3 июня мы готовились выйти из Стамбула... До начала похода оставалось уже недолго, когда колокола громкого боя подняли команду. Я взглянул на часы. Было за полночь. «Что это командир учиняет тревогу в чужом порту?» — удивился я.

Выбежав на верхнюю палубу, увидел искры, сыпавшиеся из третьей трубы и пролетавшие над кораблем. Тревога была не учебная. Возник пожар у котла.

Возле крейсера стояли два эсминца, принимавшие топливо, на авиаплощадке около самой трубы — три самолета. Огонь мог перекинуться на них.

Мимо меня пробежал котельный механик Н.Л. Лобаневский и стремглав бросился вниз. Я кинулся за ним. Еще на верхней палубе слышал, как командир приказывал эсминцам немедленно отойти от нашего борта. Старший помощник распорядился закрыть трубу брезентовым чехлом, чтобы прекратить доступ воздуха к месту пожара.

В котельном отделении было жарко, а когда закрыли трубу, стало совсем нечем дышать. Красные языки пламени лизали переборку, захватывая все большую площадь. А за горячей переборкой были расположены артиллерийские погреба. Тут уж вовсе не до шуток. Командир приказал включить орошение погребов, но штоки клапанов системы орошения про-

ходили через котельное отделение, сильно перегрелись и не сработали: что-то заело.

Без промедления котел, возле которого возник пожар, был выключен. Стали разводить другой, но этого не сделаешь сразу. Тем временем на корабле погас свет, в пожарной магистрали упало давление. В сущности, для борьбы с пожаром у нас теперь остались только огнетушители да ручная помпа. Но борьба продолжалась.

Наконец в другом котельном отделении были разведены пары, сильные струи воды ударили в горящую переборку и сбили пламя.

Когда наступил рассвет, корабль, спокойно дымя, стоял на своем месте, ничто не выдавало ночного происшествия. Только опытный наблюдатель мог заметить свежую краску на одной из труб. Но мало ли почему ее вздумали красить!

Когда яхта под флагом афганского падишаха выходила из Стамбула, мы как ни в чем не бывало отсалютовали ей, заняли свое место в эскорте и, выйдя из Босфора, двинулись на восток. Нам следовало доставить падишаха в Батуми.

Случай этот всем нам крепко врезался в память. Долгое время пожар у действующего котла служил темой тренировок и внезапных учений, которые устраивало на корабле командование и инспектирующие лица.

Наморси

Остановлюсь и на двух других походах «Червоной Украины», так сказать, приятных, вознаграждающих команду за тяжелый труд. Командование Черноморского флота разрешало в конце кампании походы в Батуми, Новороссийск, Сочи. В шутку их называли «мандариновыми» — они совпадали со сбором цитрусовых. Но эти походы были неплановыми. Первое такое плавание состоялось у нас в 1927 году.

Как всегда бывает, сначала пошли разные слухи о том, куда и зачем направляется корабль. По мере приближения срока выхода секрет стал известен всем. Штурман получил в гидрографии нужные ему карты и поделился с нами, какой он прокладывает курс и где готовит место стоянки корабля. Дня за два все знали: пойдем в Сочи и вернемся в Крым с высоким начальством.

За несколько часов до выхода в море к правому трапу подошел быстроходный катер «Пуля», доставив командующего флотом В.М. Орлова и члена Военного совета Г.С. Окуне-

ва. Шли последние приготовления. Боцман вместо тяжелой якорь-цепи подавал дуплинем стальной трехдюймовый конец на бочку. Механики проворачивали турбины. Легкий дымок поднимался из труб. Гудели вентиляторы. Корабль стоял, точно живой, готовый тронуться по первому сигналу.

Вышли мы в ночь на 12 сентября. Позади остался оживленный Приморский бульвар, залитый огнями Севастополь. Настроение у всех было приподнятое. После утомительных, однообразных учений приятно совершить необычное плавание в отдаленный порт. Не успели скрыться маяки Южного берега Крыма, и Ялта еще находилась на траверзе крейсера, как нас сильно потрянуло, корабль будто наскочил на камни или ударился о какой-то тяжелый предмет.

— Стоп машины! — скомандовал Несвицкий.

— Что случилось? — обратился к нему находившийся на мостике командующий флотом В.М. Орлов.

Ответа никто не мог дать. Внешний и внутренний осмотр крейсера показал, что никаких повреждений нет, механизмы в полной исправности, нормально работают, только почему-то пропала связь с базой. Вскоре пришло известие: в Крыму землетрясение. Эпицентр его находился как раз в районе, где проходил наш крейсер.

Столь редкое для Крыма явление вызвало много толков. Немало говорили о необычайно странном закате накануне землетрясения. Якобы он отливал особым розовым цветом.

По донесениям из Севастополя дежурный по штабу еще несколько часов уточнял, каковы последствия землетрясения. Если бы мы не имели столь ответственного поручения, командующий флотом, безусловно, вернул бы крейсер в Севастополь. Но нам надлежало продолжать курс к берегам Кавказа, и корабль, развив ход до полного, на следующий день отдал якорь на открытом Сочинском рейде.

В те годы Сочи еще был маленьким городком, с небольшой закрытой гаванью в порту, и только в перспективе рисовался крупным лечебным центром Кавказа.

На берег отправилось лишь командование флота, приказав командиру корабля быть в полной готовности к походу. Часа два спустя на крейсер прибыл начальник Морских сил Р.А. Муклевич. Выше среднего роста, крупный, полный, но в то же время подвижный, он легко и быстро поднялся по трапу на борт крейсера и прошел вдоль строя моряков.

Не прошло и четверти часа, как «Червона Украина» взяла обратный курс, на Крым.

Мне, к сожалению, не довелось быть лично знакомым с Ромуальдом Адамовичем. Но с первых своих шагов на флоте я много слышал о нем.

Расскажу подробнее об этом интересном человеке, с именем которого связаны крупные реорганизации на флоте, новое направление в судостроении, в организации боевой подготовки и во взаимоотношениях флота с сухопутными войсками.

До сентября 1926 года Наморси, так на флоте называли начальника Морских сил, был В.И. Зоф. Но ему оказалось не под силу освободиться от многих в те годы уже изживших себя взглядов на роль флота в системе всех Вооруженных сил страны. Он не имел собственной твердой точки зрения на самую что ни на есть насущную проблему: какой флот необходим нашей стране. А флоту требовался, конечно, руководитель, который имел бы совершенно твердое мнение по этому вопросу. Им оказался Ромуальд Адамович Муклевич.

В ту пору страна приступала к реализации лозунга «Флоту быть!», принятого на IX Всероссийском съезде Советов. До того времени он оставался как бы в тени, руки до него не доходили. Да это и понятно: промышленность была слаба, средств недостаточно, приходилось ограничиваться восстановлением старых кораблей, а о строительстве новых даже не мечтали.

К тому же некоторые работники не верили в возможность и даже в целесообразность создания мощного флота. На плечи Муклевича легло решение очень важных проблем. Умудренный немалым жизненным опытом, обладавший незаурядным умом, новый Наморси предвидел, какие трудности возникнут на пути к цели. Потребуются годы и годы, чтобы флот выполнил поставленные перед ним задачи.

С первых же дней Муклевич со свойственной ему настойчивостью стал бороться против вредных теорий, стремившихся обособить флот от общей системы Вооруженных сил страны, а также против тех армейцев, которые недоценивали значение флота и стремились механически подчинить его сухопутному командованию (некоторые даже предлагали проекты введения на флоте общевойсковой формы одежды). Он отстаивал свою точку зрения всюду, где только мог: на совещаниях флотских руководителей, в прессе...

Муклевич опубликовал ряд статей в «Морском сборнике», в которых подчеркивал важную роль флота в системе всех Вооруженных сил. Так, в статье «Взаимодействие армии и флота» (Морской сборник. 1928. № 2) он пишет: «...мы были

свидетелями настойчивых попыток оторвать флот от общей системы Вооруженных сил страны». Говоря о военной реформе, которая проводилась под руководством М.В. Фрунзе, Наморси пояснял ее так: «...конечно, речь шла не о такой централизации, которая мешала бы самостоятельному развитию ВМФ... в определенных, целесообразных рамках...»

В своих статьях Муклевич совершенно ясно, четко сформулировал очень важную мысль: «Защита берегов — это общая задача всех Вооруженных сил нашей страны». Он неоднократно повторял, что залогом успешного ведения войны является хорошо организованное взаимодействие армии и флота.

Исходя из реальных экономических возможностей, Наморси считал, что Советской стране нужны корабли не для войны за обладание морями, а для обороны: «...мы не можем искать решения задач в открытом море, мы не можем ставить себе задач за обладание морем... Поэтому нет нужды строить линкоры и вашингтонские крейсера, наши задачи — оборонительного порядка...»

При этом он не впадал в крайность и не ограничивался постройкой только «москитного» флота, состоящего из торпедных катеров и других мелких кораблей. Муклевич твердо верил в необходимость создания сильного флота. Именно в те годы, когда Муклевич был начальником Морских сил, в аппарате начал разрабатываться план строительства кораблей, рассчитанный на длительный срок, план, в котором самое большое внимание уделялось подводным лодкам, торпедным катерам, авиации и надводному флоту, но «без линкоров и вашингтонских крейсеров». К сожалению, в ту пору это понимали далеко не все.

Ромуальд Адамович много внимания уделял тактической подготовке командного состава и боевой подготовке флотов. При нем были созданы Боевой устав ВМС и Корабельный устав. Он часто бывал на флотах, участвовал в походах, стремился побывать на выпусках академии и училищ. И всюду требовал правильного понимания роли флота в системе Вооруженных сил. Добивался дальнейшего укрепления дисциплины. «Большая дисциплина у нас есть, а малой еще нет», — любил он повторять и боролся за жесткий порядок — вплоть до мелочей — на всех кораблях.

...Другое утро выдалось ясным, солнечным. Я стоял на вахте, когда на мостик поднялись Р.А. Муклевич, В.М. Орлов, Г.С. Окунев. Поудобнее усевшись в плетеных креслах, они начали беседу. Сверху ко мне доносился приятный баритон

Муклевича, и почти каждый раз его сопровождал взрыв веселого смеха. «Очевидно, наш новый Наморси веселый человек», — подумал я.

Последствия это подтверждали все, кто близко его знал. Рассказывали, что вокруг него всегда было шумно и весело, что за общительность, изобретательность, остроумие его очень любила молодежь, что в доме Муклевича всегда было многолюдно. Он обладал редкостным даром сразу же располагать к себе. Может, потому и сам не мог жить без коллектива.

А тогда на крейсерском мостике причиной смеха явился рассказ Муклевича о том, как всю ночь его беспокоили различными сообщениями: вначале где-то справа по носу появился неопознанный корабль, потом скрылся такой-то маяк, после наш крейсер изменил курс, а в восемь утра следовало поднимать флаг. И по заведенному порядку вахтенный начальник считал своим долгом обо всем докладывать Наморси. Муклевичу ничего другого не оставалось, как отвечать: «Добро».

— Теперь мне понятно, почему все моряки такие худые: не высыпаются! — под общий смех закончил свой рассказ Ромуальд Адамович.

Нужно сказать, что это была не прихоть вахтенного начальника. Такая традиция на флоте складывалась столетиями. Еще в эпоху парусного флота «беспокойные» адмиралы не пренебрегали мелочами и требовали докладывать обо всем: о встречном судне и налетевшем шквале, о повороте корабля... Ибо на флоте мелочей нет. На первый взгляд кажущаяся неискушенному человеку мелочь может привести к трагическим последствиям. Эта традиция передавалась из поколения в поколение. Правда, находились, возможно, и сейчас находятся такие начальники, которые считают эту традицию устаревшей, а потому ненужной. Не думаю, что они правы. «От лишнего доклада беды не будет, а от позднего может случиться неприятность», — говорил старый опытный моряк Э.С. Панцержанский.

Какого мнения придерживался на сей счет Муклевич, не знаю. Вероятнее всего, не ограничивался шаблонным «добро», а советовал корабельному командованию руководствоваться здравым смыслом.

Я слушал веселый голос Наморси и припоминал все, что мне было известно из его жизни...

Ромуальд был старшим из тринадцати детей поляка Адама Муклевича. Родители работали на суконной фабрике. Маль-

чишкой встал к станку и их первенец. Вскоре общительный и смекалистый Ромуальд стал любимцем рабочих, его избрали секретарем профсоюза. Ему не исполнилось и шестнадцати, когда он вступил в социал-демократическую партию Литвы. А год спустя Ромуальд стал секретарем Белостокского комитета партии.

Неимоверно трудно пришлось Муклевичу. Для партийной работы требовались и немалый опыт, и серьезное образование. Отсутствие житейского опыта восполнялось общительностью, умением быстро сходитьсь с людьми. Что касается широты кругозора, здесь выход был один — самообразование.

Книги до предела укоротили ночи. Дюжий организм вынес и недосыпание, и недоедание. Вот тогда и помогли ему упорная тренировка воли и памяти, целеустремленность, собранность. Точен и аккуратен он был, как рассказывали, до педантичности, порядок устанавливал во всем и не терпел малейшей расхлябанности. Очевидно, именно из-за исключительной собранности позже ему удавалось выкраивать время и для спорта. Муклевич отлично плавал, выступал в соревнованиях по теннису, волейболу, увлекался коньками и лыжами.

В 1912 году, когда его призвали на военную службу, он уже имел немалый стаж подпольной работы. На корабле Черноморского флота Муклевич числился неблагонадежным. Однако ему удалось уничтожить хранившиеся у командования документы о своей революционной деятельности, и его направили в школу мотористов, из которой он вышел в чине унтер-офицера.

С первых же дней Февральской революции Муклевич — в гуще событий. Он председатель солдатского комитета, работает в Военной организации Петроградского комитета большевиков, в июле его избирают в Петроградский Совет рабочих и солдатских депутатов.

В октябрьские дни Муклевич во главе небольшого отряда участвует в штурме Зимнего дворца. Потом ему поручают руководить подавлением мятежа юнкеров Владимирского училища.

Таких людей, как Муклевич, беззаветно преданных делу Ленина, сильных духом, глубоко принципиальных, партия направляла на самые ответственные и самые опасные участки. Рядовой партизанского отряда на Нарвском направлении, комиссар особого пограничного отряда, секретарь Вильненского комитета партии, комиссар штаба 16-й армии, комиссар штаба Западного фронта, председатель Вильненского ревкома, член

Реввоенсовета Западного фронта — вот его послужной список в годы Гражданской войны.

...Между тем наш крейсер приближался к Крыму. Вот и Севастополь. Перед тем как сойти на берег, Муклевич обратился к морякам крейсера с призывом крепить дисциплину и выразил благодарность за успешный поход. В конце своего выступления он рассказал, каким должен стать флот в будущем.

Из Севастополя начальник Морских сил направился на судостроительные заводы, где закладывались новые боевые корабли.

Столь же необычный и неожиданный поход «Червонной Украины», вклинившийся в наши планы в самый разгар летней боевой подготовки, состоялся в июле 1929 года.

Однажды намеченный выход в море на стрельбы и учения отменили. Командир отряда и командир корабля держали в тайне переговоры, состоявшиеся в штабе флота. Два-три дня спустя моряков крейсера, одетых по форме № 1, во все белое с головы до ног, построили на палубе. В глубине Южной бухты показался большой штабной катер. Когда он приблизился, мы увидели на нем И.В. Сталина и Г.К. Орджоникидзе. Их сопровождали В.М. Орлов и Г.С. Окунев. Едва гости ступили на крейсер, он снялся с бочки и, быстро развернувшись, лег на Инкерманские створы. Шли неподалеку от берега. Предстояло сделать короткую остановку близ Мухалатки, где отдыхал К.Е. Ворошилов. Спущенный на воду катер доставил к нам Наркома обороны. Вместе с ним прибыла, помнится, дочка Орджоникидзе — девочка лет восьми-девяти. Ей, видимо, очень хотелось побывать на военном корабле. Быстро закончились деловые переговоры. Сфотографировавшись с командой корабля, К.Е. Ворошилов покинул «Червону Украину».

Южные сумерки коротки. Скоро они сменились темнотой. Только яркие крупные звезды освещали море и отодвигали горизонт. Мы прокладывали курс на Сочи прямо через перевал, как иногда выражаются черноморцы. Вскоре скрылись береговые огни Ялты и маяки Южного побережья Крыма. Наши гости, собравшись на мостике, наслаждались вечерней прохладой. И.В. Сталин и Г.К. Орджоникидзе были еще не старыми людьми. Оба были одеты в серые кителя. Григорий Константинович, помнится, прислонился к обвесу мостика и о чем-то рассказывал живо, темпераментно, с грузинским акцентом, то и дело жестикулируя. И.В. Сталин часто набивал свою трубку и, как мне показалось, не затягиваясь, выпускал дым. Мне удалось снова увидеть командующего Черноморским

флотом В.М. Орлова и члена Военного совета Г.С. Окунева. В.М. Орлов был моложе всех. Но излишняя полнота старила его. В юности он и не думал стать военным человеком. Первая мировая война застала его на студенческой скамье, незадолго до Октябрьской революции он окончил гардемаринские курсы. К тому времени, о котором идет речь, Владимир Митрофанович очень изменился, стал важным, солидным.

Г.С. Окунев стоял поодаль от высоких гостей и редко вступал в разговор. Окунев начал свою партийную жизнь секретарем фабрично-заводского районного комитета в Саратове в 1917 году. Оттуда ушел добровольцем на фронт. Сражался с белогвардейцами под Новохоперском и Борисоглебском. В начале 1921 года вместе с другими делегатами X съезда партии участвовал в подавлении Кронштадтского мятежа. Когда правительство приняло решение об укреплении Военно-морского флота, Окунева направили на Балтику. Он стал заместителем начальника политуправления Балтийского флота. В 1927 году — членом Реввоенсовета на Черноморском флоте.

Мне довелось познакомиться с Григорием Сергеевичем в 1931 году в академии. Он тоже был ее слушателем. Помнится, каким уважением пользовался он среди нас. И было за что! Мы, однокашники Окунева, до сих пор помним его выступления на собраниях, отличавшиеся смелостью и конкретностью суждений, глубокой принципиальностью. После окончания академии он стал ее начальником, а затем комиссаром. В 1934 году его послали на Дальний Восток. И всюду, какие бы высокие посты он ни занимал, люди о нем говорили как о человеке на редкость скромном и даже застенчивом.

...Смысл беседы высоких гостей остался для меня неведомым: не положено молодому командиру вмешиваться в разговоры большого начальства. Но мне думается, что даже столь короткое пребывание на корабле И.В. Сталина и Г.К. Орджоникидзе, ведавшего тогда тяжелой промышленностью, сыграло положительную роль в деле строительства флота. Лет шесть спустя, будучи командиром «Червоной Украины», я вновь встретился на этом корабле с Серго Орджоникидзе. Из разговора с ним убедился, что он хорошо знает планы строительства флота. Зрели они годами!

На корме корабля состоялся вечер флотской самодеятельности. Не без помощи «артистов» с других кораблей представление удалось, и, как нам показалось, все остались довольны. В тот вечер, 26 июля 1929 года, И.В. Сталин сделал запись в корабельном журнале: «Был на крейсере „Червона Украина“.

Присутствовал на вечере самодеятельности... Замечательные люди, смелые культурные товарищи, готовые на все ради нашего общего дела...»

Годы и обстановка впоследствии изменили характер и поведение Сталина...

26 июля крейсер бросил якорь на Сочинском рейде, и гости сошли на берег.

Наши надежды провести несколько дней в Сочи не сбылись. Вечером мы уже двигались в обратном направлении.

Уже минуло три года, как крейсер поднял Военно-морской флаг. Время делало свое. «Червона Украина» стала настоящим боевым кораблем.

Осенью я должен был выехать в Ленинград на учебу в Военно-морской академии.

Однако мне довелось принять участие еще в одном учении. Под флагом комфлота В.М. Орлова наш крейсер с эсминцами вышел в северо-западную часть моря. Там проводились крупные учения Одесского военного округа, в которых принимал участие и Черноморский флот.

Нанеся в открытом море ряд ударов по «противнику», но не добившись решительного успеха, мы вместе с сухопутными частями отражали десант «противника», когда он высаживался на берег.

Крейсер, выполнив свои задачи, направился в Одессу. На мостике находился В.М. Орлов. Довольный проведенным учением, он весело беседовал с Г.С. Окуневым, попыхивая трубкой и пуская остроты в адрес командира Н.Н. Несвицкого.

— Как, Гриша, утопила бы нас подводная лодка при таком маневрировании крейсера? — обращался он к Окуневу.

Стоявший недалеко от них Н.Н. Несвицкий недоумевал: что это, шутка или упрек?

Прощальный ужин

Пришло извещение о том, что я зачислен слушателем Военно-морской академии. Мне разрешили выехать в Ленинград прямо из Одессы, где командам кораблей был предоставлен заслуженный отдых.

В нашей кают-компании состоялся прощальный ужин. Здесь собрались штурман Ю.А. Пантелеев, артиллерист А.А. Григорьев, минер П.С. Смирнов, механик В.А. Горшков —

все те, с кем я делил радость и горе и как-то по-человечески сжился. В тот вечер мы вспоминали минувшие дни. Ведь на корабле, который для моряка одновременно и дом и место службы, всякое случается: печальное и смешное.

Кают-компания... В этом слове для моряка заключено многое. В кают-компании, выражаясь по-уставному, принимают пищу, проводят занятия с командой корабля и офицерами. Но если в ней лишь исполняют служебные обязанности, молча обедают или ужинают и расходятся без улыбки, доброй шутки — это плохой признак, значит, офицерский состав недружный. Но коль в кают-компании по вечерам собираются все свободные офицеры, чтобы отдохнуть, коль в ней не умолкают шутки и смех, а душа такого коллектива — командир или старпом, следовательно, коллектив здоровый. Помнится, на «Авроре» давалась команда: «Стричься, бриться, в бане мыться, песни петь и веселиться». В этой, казалось бы, не совсем серьезной команде заложено доброе начало: кончил дело — гуляй смело. После напряженного труда наступает свободное от службы время, и пусть в эти часы команда, не боясь окрика, веселится или у фитиля на полубаке, или же в своих кубриках. В такие часы не следует придираться к пустякам. Веселое настроение в минуты отдыха тоже важно.

Тяжелое впечатление оставляет корабль, на котором не слышно смеха и шуток даже в свободное от службы время. На первый взгляд на таком корабле все идет чин чинком, по-уставному. Но если присмотреться внимательно, то можно заметить: на нем не все благополучно. Там нет тех человеческих нитей, которые протягиваются от сердца к сердцу и связывают всю команду корабля, от командира до матроса. А без этого не может быть высокого, здорового политико-морального состояния в бою. Привязанность сослуживцев друг к другу подтверждается еще вот чем. Встречаясь через много лет, люди хорошо помнят, кто командовал флотом, отдельными кораблями, даже кто был боцманом на каждом из них. Хоть устраивай вечер воспоминаний и пиши книгу о Черноморском флоте. Червоноукраинцы непременно расскажут, как боцман Шмаков, решив уйти со службы (не оставаться на сверхсрочную), вставая с побудкой, повторял каждый день: «Скорей бы поужинать да спать». Он коротал оставшиеся дни. Осенью действительно покинул флот. Но, проработав год на гражданке, снова возвратился на корабль и честно служил на нем до конца. Настоящий моряк не может жить без корабля!

Наша кают-компания была на редкость дружной и, пожалуй, одной из веселых. Мы даже пытались приглашать на воскресные дни командиров с других кораблей. Делали это обычно на безлюдных рейдах, вроде стоянки у Тендровской косы, где помимо старика да старухи, обслуживающих маяк, не проживало больше ни одного человека. Однако опыт этот не удался. Видно, не хватило настойчивости. Правда, я пробовал было повторить его в 1933–1934 годах, когда стал командиром «Червоной Украины», но тоже потерпел неудачу. А дело это, безусловно, полезное.

Самый жизнерадостный из нас, Юрий Александрович Пантелеев, был природным рассказчиком. За основу фабулы своих рассказов он брал истинные события из прошлой флотской жизни, а она у него очень богатая! И так искусно сдабривал их вымыслом, что мы, затаив дыхание, слушали его часами. В тот вечер попросили Юрия Александровича рассказать, как он, будучи штурманом, объявил благодарность командиру эсминца. Передаю лишь смысл этого эпизода.

Однажды летом, когда крейсер стоял на бочке у Павловского мыска и тихий, теплый вечер манил всех на Приморский бульвар, где играла музыка, на берег съехали командир корабля и командир отряда. Не устояв перед соблазном, в катер нырнул и старший помощник командира. Дежурным по кораблю остался штурман Пантелеев. Он поднялся на мостик, по-хозяйски оглядел рейд и, заметив парусную шлюпку, лихо ходившую между бочками в Северной бухте, крикнул на верхний мостик:

— Сигнальщики, чья шестерка?

— С «Петровского», товарищ дежурный, — последовал ответ.

Пантелеев, упиваясь властью, приказал поднять сигнал, выражая благодарность старшине шлюпки, а следовательно, и командиру «Петровского». Эсминцем в ту пору командовал К.А. Безпальчев, человек строгий и любящий порядок во всем. По Морскому уставу командира корабля могло благодарить только высшее начальство. Увидев сигналы, Безпальчев запросил по семафору, кто остался старшим на «Червоной Украине». Допытавшись, что самым старшим был дежурный по кораблю штурман Пантелеев, он пришел в ярость. Утром, когда возвратилось командование, Безпальчев на своем катере подошел к трапу крейсера и, быстро поднявшись на борт, разгневанный, прошел в салон. Шуму было много...

Пантелеев рассказывал нам об этом весело, шутливо. Но в день происшествия ему, помнится, было не до шуток — получил «фитиль».

— А теперь вы расскажите, как вместо автомобиля приготовили к походу весь флот, — обратился ко мне старший инженер-механик В.А. Горшков.

Пришлось повторить эту историю, хотя о ней давно все знали. В ту летнюю кампанию мы много плавали. Учение сменялось учением. Выход в море следовал один за другим. Однажды флот вернулся в Севастополь. Крейсер, как всегда, стоял на бочке. Было уже довольно поздно, и начальство с комфлота во главе, сойдя с мостика, отправилось отдыхать. Спустился в свою каюту и командир. На юте корабля бодрствовали дежурный по флоту флаг-штурман С. Тархов и дежурный по кораблю артиллерист А. Григорьев. Спешно вызванный к начальнику штаба флота В.П. Виноградскому, дежурный по флоту получил короткий приказ: «К девяти утра приготовить машины».

— Приказано приготовить машины, — поделился со мной Тархов, когда я уже совсем было собрался отправиться на покой.

Решив не беспокоить командира, я отдал нужные приказания на утро, а Тархов распорядился передать этот приказ на другие корабли. Семафор просигнализировал: «Приготовиться к походу». На этом и закончился трудовой день.

Встав пораньше, я известил командира корабля о получении ночного приказания и отданных мною распоряжениях. Узнав об этом, командир выразил недоумение, но... приказ есть приказ.

За пятнадцать минут до назначенного часа все корабли подняли сигналы о готовности к походу. Дежурный по флоту, собрав эти сведения, отправился к начальнику штаба флота с докладом. Вдруг Тархов выскочил на верхнюю палубу, растерянный и смущенный. Оказывается, командующий флотом, собравшись посетить какую-то авиа часть, приказал приготовить к утру автомашины, а дежурный подумал, что команда относится к кораблям. Беды, правда, не случилось, но беднягу Тархова «продраили с песочком».

О многом вспоминали мы в тот прощальный вечер. И о том, как, бывало, В.А. Горшков забирался в мою каюту отдохнуть часок-другой. Вспомнили и о командире отдельного дивизиона на Черном море Ю.В. Шельтинга. Происходил он из старого рода моряков, кажется голландцев, давно обрусевших. Невысокого роста, Шельтинга имел тонкий голос, часто срывавшийся, а иногда и переходивший в визг.

Кто-то образно представил картину: на мостике корабля невозможно стоит высокий и тучный Несвицкий, а около него

горячится маленький Шельтинга. Другие на редкость удачно копировали Шельтинга, когда тот, выйдя из своей каюты, выражал недовольство летящими из труб черными хлопьями перегоревшего угля. Крейсер тогда плавал на смешанном мазутно-угольном топливе.

Однажды вечером Шельтинга, по своему обыкновению надев белый китель, собрался съехать на Графскую пристань. Поднявшись на верхнюю палубу — котел в тот день работал на угле, — он вдруг заметил, как ослепительно белый китель на нем покрывается черными мелкими частицами отработанного угля. Комдив разгневался и, подняв кверху указательный палец, отдал распоряжение: «Перейти на нефть!» С тех пор этот знак стал нарицательным. Когда кто-нибудь старался уточнить фамилию Шельтинга, то поднимал кверху указательный палец.

Вспомнили мы в тот вечер и гибель одного из моих лучших друзей, командира нашего корабельного авиационного звена Николая Александровича Гурейкина. В прошлом летнаб (летчик-наблюдатель), он решил переучиться на летчика.

Я по праву друга, а также как помощник командира, который ведал спуском самолетов на воду и их подъемом на борт, частенько летал вместе с Гурейкиным. Будучи лихим, но недостаточно опытным летчиком, он однажды едва не ударился о мачты крейсера «Коминтерн», идя на посадку в бухте. Но все обошлось благополучно.

Как-то мы собрались с ним совершить «дальний» полет до Евпатории. Я сидел уже в самолете, когда командир крейсера срочно потребовал меня к себе. Мое место занял летнаб В. Цыпцадзе, и маленький «Авро» поднялся в воздух.

Но едва я пришел на ют корабля, как услышал доклад сигнальщика: «Чей-то самолет упал в воду». Осмотрев воздух и убедившись, что других самолетов нет, делаю вывод: вероятно, наш. Доложил командиру и тут же на катере отправился в море к месту падения самолета.

Да, это был наш «Авро». Поднявшись на высоту 700–800 метров, он неожиданно сделал несколько крутых витков и ударился о воду. К моменту моего прибытия только обломки самолета плавали на месте катастрофы.

Летнаб Цыпцадзе погиб, утонув вместе с самолетом. Н.А. Гурейкин в тяжелом состоянии был доставлен в госпиталь и, не приходя в сознание, умер.

Этот трагический случай вновь напомнил нам о необходимости крепить дисциплину и в совершенстве владеть техникой.

...Прощальный вечер в нашей кают-компании превратился в вечер воспоминаний. Простившись с друзьями, я съехал на берег. Впервые за несколько лет мне довелось увидеть свой корабль с берега. «Вот он каков, наш крейсер», — с восхищением думал я, и если бы в ту минуту мне предложили отказаться от академии, я, пожалуй, отложил бы поездку еще на год.

«Заливы или проливы?»

С большим волнением я переступил порог красивого здания на 11-й линии Васильевского острова в Ленинграде, где размещалась Военно-морская академия. В те годы она переживала переходный период — вместо сокращенного курса вводилась нормальная программа. Потому приходилось увеличивать сроки обучения, проводить вечерние занятия, а главное — рассчитывать на трудолюбие самих учащихся. Не каждому, особенно если ему перевалило за тридцать, удавалось одолеть науку. Но большинство оканчивало полный академический курс с честью и включалось в строительство советского флота.

На оперативном факультете, куда я поступил, был трехгодичный курс. Вначале пытались перейти к полной программе. Но эта попытка не увенчалась успехом: половина курса была укомплектована товарищами, не имевшими нормального военно-морского образования. Поэтому командованию академии пришлось по некоторым предметам упростить программу, чтобы сделать ее посильной для всех.

С первого же семестра те из нас, кто окончил в свое время Военно-морское училище, почувствовали, насколько легка для нас эта программа, какие возможности представляются для самостоятельной работы. Использовали мы свободное время каждый по-своему: одни читали военно-морскую литературу, другие углубляли свои знания в той или иной науке. Мы с соседом по столу В.А. Алафузовым решили изучать иностранные языки, чтобы читать в подлинниках труды иностранных теоретиков военно-морского искусства. Но об этом расскажу несколько ниже.

В ту пору в академии проходили оживленные дискуссии на тему «Каково будущее советского флота?». Нам пришлось быть не только их слушателями, но и участниками.

В начале тридцатых годов нашей промышленности было уже по плечу строительство кораблей почти всех классов.

Упрочившееся положение СССР на мировой арене требовало более активного выхода на морские просторы.

В Центральном управлении Морских сил, особенно после того, как начальником управления стал Р.А. Муклевич, обдумывались наброски обстоятельной — лет на десять — программы развития советского флота.

«Какой флот необходим нашей стране?» — вот главная тема дискуссий в академии.

Некоторые товарищи — правда, единицы — в ту пору выступали за так называемый москитный флот, который, по их мнению, должен состоять из торпедных катеров и других мелких кораблей. Странники этой точки зрения ссылались на то, что, дескать, строительство подобного флота потребует незначительных средств.

На первый взгляд эта идея выглядела соблазнительно. В самом деле, казалось, ограничившись небольшими средствами, можно создать флот из мелких судов, который на первых порах в состоянии дать отпор противнику.

Однако эта точка зрения уже не соответствовала требованиям времени, поэтому ее сторонников становилось все меньше.

Руководство академии и большинство слушателей придерживались двух основных точек зрения: первая — строить главным образом подводные лодки, вторая — не забывая о строительстве подводных лодок, большое внимание уделять и надводному флоту.

Странником второго мнения был, помнится, начальник академии профессор Б.Б. Жерве. Он считал, что наш флот должен иметь не только подводные лодки, но и надводные корабли различных классов. Под давлением своих противников профессор постепенно и неохотно уступал эти позиции.

Ярым странником строительства одних лишь подводных лодок был молодой в ту пору преподаватель А.П. Александров. Он внушал нам на лекциях мысль, какое огромное значение будут иметь в грядущих боях подводные корабли; увлеченно рассказывал о них как о каком-то абсолютном и единственно сильном виде оружия на море. Александров приводил примеры, как немцы, имея в Первую мировую войну сильный подводный флот, едва не поставили на колени владычицу морей — Великобританию.

Александров убеждал нас также в том, что подводные лодки совершенно невозможно блокировать. Правда, оперативные игры, которые мы проводили на картах, не подтверждали этого положения.

Наши сомнения тех лет разрешила Великая Отечественная война. Создав в Финском заливе несколько линий противолодочных заграждений, немцы в 1943 году фактически преградили путь нашим подводникам в Балтийское море.

В спорах нередко применялись недопустимые приемы. Так, «подводники» объявляли своих противников сторонниками реакционной идеи владения морем, авторами которой были американец Мэхен и англичанин Коломб, а свою собственную позицию называли единственно правильной и самой прогрессивной.

По молодости и горячности слушатели академии особенно рьяно поддерживали теорию Александрова и пытались проверить ее на играх.

Иногда в дискуссиях принимало участие и руководство центрального аппарата. Однажды к нам прибыл Р.А. Муклевич. В актовом зале академии собрались коммунисты. А состав слушателей был в ту пору необычным: на особом курсе учились такие известные политработники, как Г.С. Окунев и Г.П. Киреев, на старшем курсе оперативного факультета учился активный участник революционных выступлений на кораблях в октябрьские дни С.И. Кара, на инженерном факультете — А. Годун, о котором Б. Лавренёв рассказал в драме «Разлом». Мы, молодые, больше прислушивались к тому, что говорили старшие товарищи.

Помнится, после доклада разгорелись горячие прения, и, кажется, точки зрения противников были непримиримы. Большинство выступавших занимали правильную линию: отстаивали строительство кораблей различных классов, учитывая ограниченные средства и еще малые возможности промышленности, но отдавали должное внимание и подводным лодкам, и торпедным катерам. Выступали также сторонники строительства крупных кораблей. Они горячо доказывали, что наша большая морская держава не может обходиться без них. Вместе с тем они не отрицали значения подводных лодок. О линкорах, правда, никто не вспоминал.

Собрание затянулось. Все устали. Ждали выступления Муклевича, он что-то записывал в своем блокноте, временами поднимая руку, чтобы успокоить возбужденную аудиторию, но выступать не спешил. Наконец список выступавших был исчерпан, и слова попросил Ромуальд Адамович. Он не спеша подошел к трибуне, развернул свои записи. В зале мгновенно воцарилась тишина.

— Итак, заливы или проливы? — загадочно начал он. Затем нарочито медленно расправил уголки листков и стал объяснять значение этих слов.

К сторонникам «проливов» он относил тех, кто без учета экономических возможностей страны предлагал строить только крупный флот, как бы возрождая старые стремления царского правительства овладеть проливами для выхода в Средиземное море. Тех же, кто предлагал строить лишь малые корабли или катера, он причислял к сторонникам «заливов», то есть людям, ограничивающим задачи флота Финским заливом и пассивной обороной у своих берегов.

После этого остроумного замечания Муклевич изложил точку зрения руководства на будущее флота. Флот должен быть прежде всего сильным, но строительство его надо теснее увязывать с возможностями нашей промышленности: «Строить будем различные корабли, нужные для обороны страны, а не для войны за обладание морями, за господство на океанах. Поэтому отпадает надобность в линкорах и крупных крейсерах так называемого вашингтонского типа водоизмещением более десяти тысяч тонн и огромным радиусом действия...»

В речи Муклевича было как раз то, что мы уже давно и тщетно искали: ясность и определенность цели, логичное обоснование задач, стоящих перед моряками и судостроителями.

Закончил Муклевич свою речь под дружные и громкие аплодисменты.

— Какой государственный ум! — говорили мы, покидая зал.

Моряки хорошо знали, что Муклевичу не пришлось в юные годы сидеть ни за школьной партой, ни на студенческой скамье: надо было сражаться за победу Октября, а позже с винтовкой в руках защищать Советскую власть. В боевом вихре неслись яркие, сложные годы. О книгах некогда было думать. Так он и не получил систематического — ни общего, ни военного — образования. Его школой были ратные поля и баррикады, учебниками — жаркие схватки с врагом, оценками — орден Красного Знамени, золотые часы и именное оружие, которыми его наградило правительство за мужество и отвагу.

Сейчас трудно сказать, какое влияние оказал бы этот незаурядный человек на большую судостроительную программу, которую начали разрабатывать во второй половине тридцатых годов.

Что же показал опыт последующих лет, и особенно годы войны?

Правильное соотношение кораблей различных классов на каждом театре, исходя из задач, стоявших перед флотом, явилось наилучшим решением вопроса. Теперь, пожалуй, никто не станет оспаривать, что нам нужен флот во всем его современном многообразии, начиная от береговых ракет, самолетов, атомных подводных лодок и крейсеров-ракетоносцев, кончая плавучими базами и буксирами. В этом едином комплексе — сила флота. Стоит выкинуть из него даже плавбазу — и флоту как боевому организму будет нанесен ущерб. Крайности всегда вредны. В Военно-морской академии мы получили солидное оперативно-тактическое образование, основательно изучили многие проблемы будущей войны на море. Именно в стенах академии нам привили правильные взгляды на роль флота в обороне нашей Родины. Исходя из единой для всех Вооруженных сил стратегии, мы ясно стали видеть место флота как одного из видов Вооруженных сил. Об этом четко говорилось в изданном к тому времени Боевом уставе Морских сил, и я не помню случая, чтобы кто-нибудь из моряков страдал «флотским» загибом, переоценивая значение флота.

В стенах академии я много занимался иностранными языками. За то, что я сдал экзамены на звание переводчика третьего разряда по немецкому и французскому языкам, мне даже платили дополнительное вознаграждение — по 15 рублей в месяц.

В последнее время наша пресса уделяет немало внимания методам скорейшего изучения иностранных языков. Пишут об этом преподаватели, ученые-лингвисты, полиглоты. Лично мне волею судеб пришлось затратить много времени и труда на изучение немецкого, французского и английского, и я накопил какой-то опыт.

В Военно-морском училище, включая и подготовительную школу, я занимался немецким языком по четыре часа в неделю. Экзамены по программе сдавал успешно, но знания были настолько поверхностными, что я не мог не только говорить по-немецки, но даже читать сколько-нибудь серьезную военно-морскую литературу, не говоря уже о беллетристике. Плавая потом на «Червоной Украине», язык почти совсем забыл. Не раз задавал сам себе вопрос: в чем все-таки дело? Если сложить количество часов, затраченных в подготовительной школе и в училище на изучение языка, то сумма получится огромная, а результаты — мизерные. Сделал вывод: язык нельзя изучать, так сказать, малыми дозами. В понедельник выучил, к субботе забыл. В этом случае получается своего рода

бег на месте: много времени уходит на повторение и совсем мало остается на продвижение вперед. Не потому ли у нас человек изучает язык сначала в школе, затем в одном учебном заведении, несколько лет спустя — в другом, а свободно владеют языком лишь очень немногие. Точно так же после окончания Военно-морского училища забыл немецкий язык и я.

В академии мы с Алафузовым решили помимо обязательных классных занятий уделять языку побольше времени по вечерам. Попросили у начальника академии отдельного педагога. Нам пошли навстречу, и вскоре у нас уже был «свой» педагог — В.П. Саломон.

Саломон, убедившись, что мы очень быстро усваиваем заданные уроки, резко увеличила нагрузку. Мы с удовольствием читали короткие немецкие сказки, отрывки из новелл. Когда наши познания в немецком стали уже заметными, Саломон стала нас только консультировать.

Немаловажную роль в изучении языков играет методика. Я не сторонник таких средств, как магнитофонные записи, передачи по радио для изучающих язык. Больше того, мне думается, недостаточно обоснованными обещаниями просто вводят в заблуждение желающих изучить язык. Заранее предвижу, конечно, возражения, но я высказываю лишь собственные соображения на сей счет.

Учили мы язык каждый своим методом. Я имел обыкновение вечерами выписывать на узеньком листике бумаги десятка два слов и заучивать их на ночь. Затем этот листок прикалывал булавкой к стенке около кровати. Утром, едва открыв глаза, повторял их. Это, пожалуй, самый скучный период. Но его необходимо преодолеть. А вот как только выучили достаточное количество слов и начали читать книги, все реже и реже заглядывая в словарь, тогда стало интересно, и дело больше спорилось.

Мой друг любил иной способ. Он раскрывал немецкий текст и под каждым незнакомым словом, которое он выписывал в тетрадь, клал еще и спичку. Зачем? Он объяснял это так:

— Когда читаю заданный текст, то по несколько раз останавливаюсь именно на словах, отмеченных спичками. Они прочнее запоминаются...

— Ну это дело вкуса, — отвечал я. Основной ключ к овладению языком, мне кажется, — труд, упорный и каждодневный.

Сначала мы занимались только немецким, год спустя принялись за французский. Преподаватель Г.Г. Гобар, француз

по рождению, решил за два года сделать из нас переводчиков третьего разряда.

Метод остался тот же, но с первых дней мы почувствовали, что французский язык изучать было куда легче, чем вначале немецкий. На втором курсе академии Саломон и Гобар хвалились друг перед другом нашими успехами. Они как бы соревновались между собой.

Помнится один курьез. Мы нередко занимались в классе, где сидели одновременно оба преподавателя: Саломон и Гобар. Один из них обычно занимался с нами, а другой — за соседним столом своими делами. Однажды Саломон, разбирая страдательные формы глагола в немецком языке, привела фразу: «Франция побеждена немцами». С точки зрения грамматики это была действительно страдательная форма глагола, а с точки зрения истории — явная неправда. Француз-патриот Гобар не вынес столь кощунственного утверждения. Он резко повернулся к нам, зло посмотрел на Саломон — кстати, русскую по происхождению — и, коротко бросив: «Немцы побеждены французами!», тут же вышел из комнаты.

— Не следовало наступать на большую мозоль, — заметил мой товарищ, но подбодрил Саломон: — Успокойтесь. Добрый Георгий Генрихович скоро все забудет.

После академии началась служба на кораблях. Времени для чтения иностранной литературы оставалось мало, к тому же ее и не было в корабельных библиотеках. О разговоре на иностранном языке не могло быть и речи. Только во время редких заграничных плаваний выпадала возможность поупражняться в разговоре. Причем немцы и французы понимали меня лучше, чем я их. Поэтому, попадая в затруднительное положение, я обычно просил иностранцев говорить со мной медленнее. Это помогало. Возможно, со временем я бы забыл языки, если бы судьба не забросила меня в 1936 году в Испанию. Вот там-то и подверглись настоящим испытаниям мои лингвистические познания.

По пути в Испанию, остановившись в Париже, я убедился, что могу сам заказать необходимое платье, познакомиться с городом, попросить в кафе или ресторане завтрак, обед, ужин... Но самое трудное было впереди.

Несколько дней спустя прибыл в Мадрид. Самонадеянно полагал, что меня выручит французский язык. Но не тут-то было: далеко не все испанские офицеры говорили по-французски. И потому я часто оказывался в беспомощном положении.

Правда, испанцы — народ экспансивный, они любят свою речь дополнять жестами. Заказывая обед, они подносят палец ко рту. Рассказывая о том, что видели кого-то из знакомых, непременно укажут на свой глаз. Может, они намеренно так усиленно жестикулировали, чтобы я мог понять их? Но их старания мало помогли. Нет, решил я, без знания испанского языка мне нечего делать в этой стране. Купил нужные учебники, словари. Заучив ходовые фразы, обязательно заходил в магазин или кафе и вступал в разговор со словоохотливыми испанцами. Через полгода я уже обходился без переводчика. Этому помогло, конечно, знание французского языка. Ведь известно, что французский и испанский относятся к языкам романской группы.

Находясь в Испании, я пришел к выводу: самый лучший «метод» в изучении какого-либо языка — жить среди народа, который говорит на нем. Если с утра до вечера слышишь иностранную речь, волей-неволей запоминаешь ее. Но и в этом случае язык нужно не только осваивать на практике, но и изучать.

Правда, встречаются люди, которые подолгу живут за рубежом и тем не менее умудряются не знать языка. Приведу два разительных примера. В те годы в Испанию прибывали советские добровольцы. Как правило, они не знали испанского. Однажды в Испанию приехал товарищ К. Я снабдил его учебниками и посоветовал в течение нескольких недель — пока он не приступил к работе — упорно изучать язык. В заключение я пошутил:

— Запомни пока одно слово: «комида» — обед. Ты хоть не умрешь от голода в чужом городе.

Через некоторое время я поинтересовался, насколько товарищ продвинулся в изучении языка.

— Какие же слова ты запомнил?

— Комида, — смущенно улыбаясь, ответил он. Последствия такого отношения к изучению языка были плачевными: товарищ не справился с обязанностями советника на корабле, и его пришлось откомандировать на Родину.

Любой работник, находясь за рубежом, не может полноценно выполнять свои обязанности, не зная языка того народа, среди которого он живет. С этого надо начинать, если предстоит длительная и серьезная работа за границей.

Именно так поступил другой наш товарищ — С.С. Рамишвили. Он немного знал французский язык и с рвением принялся за испанский. За три-четыре месяца его успехи изумили всех. Испанцы шутили, что он говорит «перфектаменте комо Сервантес», то есть в совершенстве, как Сервантес. Шутка шуткой, но говорил Рамишвили действительно свободно,

знал много испанских пословиц и был одним из приятных собеседников. А главное, он отлично справлялся со своими обязанностями без помощи переводчика.

Чтобы закончить разговор об изучении языков, добавлю: позже, в Москве, по долгу службы мне изредка приходилось говорить на французском. Знание языков пригодилось и в 1945 году, когда довелось быть участником Ялтинской и Потсдамской конференций. Известный американский адмирал Леги, личный начальник штаба Рузвельта, в своей книге «Я был там» даже похвалил меня за знание французского. Он, конечно, преувеличил: французским языком я свободно не владею и теперь, но на конференциях получил достаточно солидную практику.

Будучи на пенсии, решил изучить английский. Дело в том, что интересная литература, многие документы по нашей флотской специальности изданы главным образом на английском языке. Я хоть и моряк, а язык этот не знал совсем.

Вначале пробовал слушать магнитофонные записи выступлений Бернарда Шоу, аккуратно выполнять все уроки, заданные по радио. Но ничто не помогло — ни безукоризненное произношение английского классика, ни уроки радио. Остановился на прежнем, испытанном методе. И хотя был уже не молод, стала подводить память, еще раз убедился: только труд, упорный, повседневный, помогает добиться успеха. Миновали три года напряженного труда. Мне как-то предложили перевести статью для журнала. Оказалось, это не так просто. Читаю статью, будто все понимаю, смысл ее ясен. Но понимать — это одно, а сделать литературно грамотный перевод — совсем другое. Снова пришлось вернуться к словарю, посидеть над каждой фразой. Обращался за помощью к знающим людям. Уверен, что заказчики остались недовольны результатами моего труда и за глаза поругивали меня: дескать, взялся еще переводить! Но вскоре дали другую статью. Дело пошло легче. Это меня вдохновило. Перевел и пришел к выводу: английский тоже в какой-то степени одолел.

Года полтора спустя осмелился перевести книгу командира американской подводной лодки «Скейт» Джеймса Калверта «Подо льдом к полюсу». Много труда потребовалось, чтобы ее осилить. Немало пришлось, видимо, поработать и редактору. Но книга была наконец-то переведена и в 1962 году вышла в Воениздате.

Кажется, я слишком увлекся, рассказывая о своем хобби, и вышел далеко за рамки повествования. Вернусь к академии.

Учеба в академии обычно совпадает с теми годами жизни у каждого офицера, когда он определился по службе, выбрал специальность и сознательно наметил свой будущий путь. Служба не рисуется ему в туманно-розовых красках. Как-никак приобрел немалый практический опыт.

В академии мы расширили свой кругозор, пополнили теоретические знания, у нас сложились определенные взгляды, понятия, убеждения. В ту пору, в 1932 году, представлялись большие возможности для быстрого подъема по служебной лестнице. Можно было, поступившись своими принципами, выбрать службу полегче, но сразу же получить широкие нашивки. Однако у меня не выходил из головы добрый совет знаменитого штурмана Ивана Николаевича Дмитриева, который еще в училище говорил нам:

— Коль вы, избрав Военно-морское училище, не стремитесь командовать кораблем, — значит, ошиблись в своем выборе.

Решил не гоняться за высокими служебными постами. Попросился на Черное море. Меня назначили старшим помощником командира на крейсер «Красный Кавказ».

Итак, снова Черное море и снова крейсер. Как в свое время «Червона Украина» был самым новым кораблем, так и «Красный Кавказ», переоборудованный по последнему слову техники, только что вступил в строй.

Позже я не раз вспоминал искренний совет Ивана Николаевича. Он был много старше нас, курсантов, но у него установились с нами самые что ни на есть дружеские отношения. Даже в годы войны он не упускал случая зайти ко мне, чтобы поинтересоваться делами, помочь советом.

— А вы непременно клюковку кушайте. Хотя бы по десять ягодок в день, — сказал он мне однажды, заметив на моем лице усталость. — Вот увидите, сил прибавится.

...Положенные церемонии — торжественный выпускной вечер, банкет — остались позади. На сборы нам дали несколько дней. Был конец мая — время, когда на флотах начинается напряженная пора боевых учений.

Беспокойная должность

Я выехал в Севастополь вместе с товарищем по академии В.А. Алафузовым. Ему предстояло работать в штабе флота, мне — плавать на крейсере. Прибыв в Севастополь, мы встретили в гостинице старых друзей. От них узнали, что незадолго

до нашего приезда произошло несчастье. Корабли маневрировали под командованием командира бригады Кадацкого. Не будучи достаточно хорошо подготовленными к маневрам, они столкнулись. «Красный Кавказ» скользким ударом повредил другому крейсеру борт в районе кормового орудия, а себе изрядно свернул форштвень. Оба корабля на короткий срок вышли из строя. Мне пришлось немедленно отправляться на завод. Настроение на корабле, как я и ожидал, было неважное. Рабочие завода открыто высказывали недовольство: «Если вы будете так воевать, то пропадут все наши труды». Вскоре огромный кованый форштвень был доставлен краном на корабль. Через несколько дней мы вышли в море. Рабочие, забыв обиду, снова, как и раньше, приветствовали нас с берега. Командир «Красного Кавказа» Карл Меер с особой осторожностью развернулся носом на выход и приказал дать машинам средний ход. Прибыли в Севастополь благополучно. Затем последовал строгий приказ: Меера освободили от занимаемой должности. На его место с Балтики прибыл Николай Филиппович Заяц.

Как я уже сказал, крейсер «Красный Кавказ» был переоборудован по последнему слову техники. Он являлся своего рода прототипом тех новых крупных советских кораблей, которые должны были закладываться в будущем. Вместо пятнадцати пушек на нем установили всего четыре, но принципиально новые, 180-миллиметровые орудия, расположенные в башнях по два на носу и на корме, имели длинные стволы, что обеспечивало огромную дальность и точность стрельбы.

То, что на таком крупном корабле установлено всего лишь четыре орудия, постоянно вызывало недоумение, особенно у иностранных посетителей. Помнится, однажды японский военно-морской атташе, отличавшийся особенной назойливостью, замучил нас своими расспросами. Ему особо хотелось разгадать, почему на корабле так мало пушек. А секрет был прост: невозможно в старом корпусе корабля поместить все новинки, не пожертвовав количеством за счет качества. К тому же менялся не только калибр артиллерии.

Да, пушек было всего четыре, но крупнее калибром. Управлялись они системой центральной наводки, которая позволяла вести огонь даже в том случае, если противник был виден только с артиллерийского марса на самом верху мачты. Наводка осуществлялась с помощью приборов. Находящимся в башнях оставалось только следить за стрелками и, вовремя зарядив орудия, давать залп. В результате наши четыре пушки

могли выпускать в минуту не меньше металла, чем пятнадцать старых орудий, причем с удивительной точностью и на далекое расстояние. Сначала мы сомневались в этом, но вскоре убедились: стоит лишь хорошенько освоить новую технику — и она вознаградит сторицей. Помимо всего, на «Красном Кавказе» имелись катапульта и два самолета. Это давало возможность обнаруживать противника как можно раньше, чтобы нанести ему удар на пределе дальности огня наших орудий. Сейчас катапульта и самолет, скорость которого достигала в те годы от силы трехсот пятидесяти километров, отошли в далекое прошлое. А в то время мы с замиранием сердца наблюдали, как с авиаплощадки крейсера стремительно вылетала стальная птица и, быстро набрав высоту, направлялась в сторону «противника».

На корабле не было, по существу, ни одной боевой части, не оснащенной самыми новыми приборами и механизмами. Штурман хвастался замечательным автопрокладчиком, новыми лагом и лотом — приборами для измерения скорости хода, глубины. У минера стояли новейшие торпедные аппараты с торпедами последнего образца. Гидроакустика позволяла на значительном расстоянии по шуму обнаруживать подводные лодки. Новинкой являлась и радиотрансляция на корабле. «Вот невидаль», — подумает читатель. А для нас в ту пору это было редкостью, и мы с восхищением слушали, как все команды на корабле подавались по радио, заменившему рупор-мегафон, традиционный горн и боцманскую дудку.

По-новому выглядели и кубрики для команды. Подвесные койки почти совсем исчезли, и у каждого матроса было свое, постоянное, место для сна.

Да и по внешнему виду корабль мало походил на старые крейсера. Бросались в глаза широкий, с развалом, нос, компактные надстройки, оригинальная трехногая мачта, несущая на своих площадках усовершенствованные дальномеры и приборы, а наверху увенчанная специальным командным пунктом для управления огнем.

Прежде на «Червоной Украине» мне, молодому вахтенному начальнику, приходилось почти ежедневно стоять по две вахты, по четыре часа каждая. Кроме того, я командовал артиллерийским plutонгом, пятой ротой (кочегаров), в моем ведении были и шкафуты на верхней палубе, шлюпка. Ко всему этому на меня возложили обязанности шифровальщика. Ссылаться на загрузку не принято было: служебным временем считались круглые сутки. Если после «собаки» (то есть вахты с 0 до 4 ча-

сов) до подъема флага удавалось три-четыре часика поспать, считалось вполне нормальным. И все же служба тогда казалась более легкой. Был я холостяком, денег хватало, и, выбравшись на берег, я отводил душу с такими же беззаботными друзьями. Ибо как только съезжал на берег — отвечал лишь за свои личные поступки да помнил о времени возвращения «домой» — на корабль. А о службе беспокоился, только находясь на крейсере.

На палубу «Красного Кавказа» я поднялся в роли старшего помощника командира.

Любому офицеру велено пройти флотскую школу в должности старпома. Пожалуй, никто так не вращается в повседневную жизнь корабля, не чувствует ее пульса, как старший помощник командира. Не случайно, бывало, стоило на сутки съехать на берег, как, вернувшись, каждый раз чувствовал, что отстал от корабельной жизни; требовалось некоторое время, чтобы снова войти в колею. У старшего помощника почти нет свободного времени. Днем и ночью к нему заходят в каюту, ни у кого даже и мысли не возникает, что кончился рабочий день и старпому надо отдохнуть. Круг его обязанностей на первый взгляд кажется небольшим, но он должен вникать в малейшие детали корабельной службы. Ни одно происшествие, ни одно дисциплинарное нарушение не может пройти мимо него. В иной день старпом исколесит свой корабль вдоль и поперек, десятки раз заглянет во все углы, спустится вниз, в машинное отделение, и всюду у него находятся дела. Не случайно много лет спустя адмирал Л.М. Галлер за чашкой чая делился со мной:

— Когда я был старшим помощником командира на «Славе», то не успевал даже зайти к себе в каюту. Забежишь только в буфет, выпьешь стакан холодного пива, припасенного заботливыми вестовыми, и снова носишься по кораблю...

Я его отлично понимал. С тех пор прошли десятилетия, совершенствовалась техника на кораблях. Простой мегафон заменили радиотрансляцией, вместо огромных штурвалов и ручных приборов появились кнопки, а старпому по-прежнему приходилось весь день быть на ногах. Даже, пожалуй, стало еще труднее: и каждую кнопку надо знать, и черновой работы по-прежнему много.

Службу на крейсере я начал почти одновременно с его новым командиром Николаем Филипповичем Зайцем. До революции Н.Ф. Заяц был рядовым матросом, при Советской власти окончил курсы командиров. Он безгранично любил

флот и отдал ему всю жизнь. Это был командир, так сказать, переходного периода в истории нашего флота, когда старых офицеров, обладавших достаточными знаниями, на флоте осталось мало. К тому же некоторые из них держали себя обособленно, не сближались с командами кораблей, а новых командиров, выходцев из народа, получивших нормальное военно-морское образование, еще не хватало. Поэтому командирами крупных кораблей назначали бывших матросов, получивших к тому времени образование и достаточный опыт.

Раньше Николай Филиппович служил на эсминцах. Но управлять эсминцем куда проще, чем крейсером. Эсминец имеет всего две машины, команда его невелика. А на крейсере, даже таком небольшом, как «Красный Кавказ», четыре турбины, и командиру не под силу самому двигать даже ручки машинных телеграфов. Поэтому возле них несет вахту специальный матрос. Командиру надо распоряжаться и твердо помнить, какие отдал приказы, следить за тахометрами, чтобы знать, сколько оборотов делают машины. Серьезное отличие крейсера от эсминца состоит еще и в том, что на эсминце командир поставил телеграф, скажем, на «средний вперед» — корабль быстро и послушно начинает движение вперед, дашь задний ход — сразу же останавливается. На крейсере все сложнее. Прикажешь всем четырем машинам «средний вперед» и ждешь, пока эта громадина разовьет скорость; зато, развивши ее, корабль не так-то просто останавливается. На это снова требуется время.

В первые дни службы Николаю Филипповичу никак не удавалось овладеть этим искусством, которое имеет исключительно важное значение в море и при швартовке в базе. Подходя к бочке, он сначала по-миноносному командовал машинами, ожидал скорых результатов, а крейсер все двигался и двигался вперед. Одна неудача следовала за другой, пока Николай Филиппович овладел искусством управлять кораблем и сделался превосходным командиром.

Приблизительно то же происходило и с организацией службы. Н.Ф. Заяц сначала пытался многое делать сам, как на эсминце. Только позже, убедившись в том, что на крейсере следует больше опираться на старпома и командиров боевых частей, он изменил систему руководства. Организацию и боевую подготовку Заяц целиком поручил мне, своему старшему помощнику.

Я был доволен, что командир предоставил мне большую самостоятельность. Сам он, убедившись в том, что на корабле все ладится, не вмешивался в мелочи повседневной жизни.

Н.Ф. Заяц оказался страстным охотником, он не пропускал ни одного случая, чтобы на день-два не съездить куда-нибудь пострелять зайцев. Вместе с командиром бригады Юрием Федоровичем Раллем, тоже заядлым охотником, он отправился однажды из Севастополя на Чауду поохотиться на зайцев и опоздал к назначенному сроку вернуться на корабль, за что был наказан. Вот уж действительно, охота пуще неволи. Был даже такой случай: придя в охотничий азарт, Николай Филишович приказал открыть огонь из зенитного пулемета по стае летящих гусей. После объяснил нам: «Так ведь это для тренировки...»

Не знаю, как Заяц, а Ралль остался верен своей охотничьей страсти даже в годы войны. В ноябре 1942 года я прибыл в Ленинград. Ралль в то время был начальником штаба Балтийского флота. После обеда он завел разговор о трофейном ружье и очень сожалел, что не было возможности поохотиться. Однажды Ралль пригласил начальника тыла флота М.И. Москаленко и вполне серьезно попросил его:

— Нельзя ли прекратить убивать на полигоне зайчих, ведь наступила пора давать приплод?

Казалось бы, во время войны до зайчих ли было на морском артиллерийском полигоне? Но душа охотника не могла с этим смириться.

Кстати, Юрий Федорович Ралль, старый, опытный моряк, командовавший в первые годы Советской власти линкором «Марат», многому меня научил. Нередко он стоял на мостике рядом со мной и в самых сложных условиях швартовки или маневрирования давал разумные советы. Ралль учил меня, как лучше по береговым огням следить за движением своего корабля, как швартоваться при отжимном ветре, на что обращать внимание при плавании в очень узких местах или во время штормов...

Начальником штаба у Ралля был С.И. Кара, которого я знал еще по академии. Управлять кораблями он почти совсем не умел: после окончания академии сразу получил высокий пост. Когда ему приходилось замещать комбрига и стоять вместо него на мостике нашего крейсера, он в трудные моменты терялся и, в отличие от Ралля, ничем не мог мне помочь. Лишний раз я убеждался: чтобы в совершенстве овладеть искусством вождения корабля, надо службу начинать на нем с самой невысокой должности.

Будучи уже немолодым, Н.Ф. Заяц уставал от многодневных плаваний и частенько обращался ко мне:

— Вы уж тут останьтесь на мостике, а я пойду отдохну...

Была у него и другая привычка, которая не раз приводила в смущение вахтенного начальника: командир уходил с мостика, никого не предупредив. Неусидчивый и беспокойный, Николай Филиппович, бывало, повернет свою фуражку козырьком назад и отправится на самую верхушку мачты к дальномеру, чтобы лично самому убедиться в правильности докладов. Запомнился такой курьезный случай. Однажды два крейсера проводили учения совместно с береговыми частями и авиацией. В разгар «боя», когда корабль атаковала авиация «противника», командир оставил мостик и куда-то исчез. Стоявший на вахте артиллерист К.Д. Сухиашвили звонит ко мне в каюту по телефону и просит спешно подняться на мостик.

— Как быть? — встревоженный, встретил он меня. — Командир приказал держать курс на самолеты, летевшие прямо по носу. Они давно улетели, берег близко, а командира до сих пор нет.

Действительно, до берега оставалось двадцать — двадцать пять кабельтовых, а неподалеку от нас встречным курсом и полным ходом маневрировал другой крейсер. Все это и вызывало у вахтенного начальника вполне законное беспокойство. Я приказал уменьшить скорость и остался возле вахтенного командира. Но тут из переговорной трубы неожиданно раздался голос Николая Филипповича:

— Поворачивать на обратный курс!

Значит, он, находясь в другом месте, внимательно следил за обстановкой, но Сухиашвили об этом не предупредил.

Команда крейсера «Красный Кавказ» подобралась на редкость удачной. С ней было удивительно легко работать. Расскажу о некоторых товарищах. Помощник командира А.В. Волков, худенький, невысокого роста, с первого взгляда не производил впечатления солидного моряка. Но флотское дело любил. Будучи холостяком, на берег отлучался редко. Высокоорганизованный, он с увлечением занимался отработкой внутренней жизни корабля. Обычно с побудкой был уже на ногах, и его голос слышался то в одном, то в другом месте. Позднее он командовал крупными соединениями флота.

Приятно было работать со штурманом корабля П. Мельниковым, молодым, очень трудолюбивым и способным человеком. Исполнительный, вдумчивый командир, он был образцовым представителем советского поколения офицеров флота.

Старшего артиллериста К.Д. Сухиашвили я хорошо знал по годам учебы в Военно-морском училище. Отличный спорт-

смен, статный, сильный. Он любил свою специальность и с утра до позднего вечера возился где-нибудь в башне или на командном пункте с новыми приборами. Дальнбойные 180-миллиметровые орудия с центральной наводкой первое время доставляли ему много неприятностей. То тут, то там происходили поломки. На крейсере часто приходилось плавать заводским инженерам.

У Сухиашвили, как у любого артиллериста, самым кульминационным моментом была стрельба. Щит, по которому готовились вести огонь, был еще не видим простым глазом, а пушки, высоко задрав стволы, смотрели в небо. Раздавался залп, и вздрогнувший корабль с огромной силой выбрасывал стальные болванки (а то и боевые снаряды). Точность попадания, как правило, была изумительной, и на дистанции около двадцати миль (тридцать семь километров) нередко всплески первых же снарядов сразу отмечались на щите. К сожалению, неотработанная материальная часть иногда выходила из строя. Это и заставляло Константина Давидовича проводить много дней и вечеров у пушек, изучая причины неудач и устраняя неисправности.

В тяжелые дни обороны столицы, в октябре — ноябре 1941 года, Сухиашвили пришлось воевать в необычных для моряка условиях — командовать 75-й бригадой морской пехоты под Москвой. Позднее он был командиром военно-морской базы на Балтике.

Неизлечимый недуг преждевременно свел Сухиашвили в могилу.

На крейсере были сильная партийная и крупная комсомольская организации. Как правило, вся партийно-политическая работа была нацелена на обеспечение основных учебно-боевых задач, стоящих перед командой корабля. Но стоило политработникам упустить из виду самое главное и вести свою работу отвлеченно от повседневных флотских задач, как она переставала давать нужные результаты.

«Две задачи нужно решать как одну», — помнится, говорил комиссар Савицкий, упрекая меня в том, что я недооценивал те или иные партийно-политические мероприятия. Посердившись некоторое время друг на друга, мы снова везли воз в одной упряжке. Командир, целиком доверивший мне повседневную службу, обычно не вмешивался в наши короткие разногласия: «Вы уж сами как-нибудь...»

Из заграничных походов «Красного Кавказа» запомнился один, относящийся к 1933 году. Отряд советских кораблей

в составе крейсера и двух эсминцев побывал в портах Турции, Греции и Италии. Это был ответный визит на посещение Черного моря итальянскими подводными лодками. Как обычно, настроение личного состава было приподнятым. Приятно после напряженной учебы в море совершить заграничное плавание.

Пройдя Босфорский пролив, наш отряд отдал якоря, как несколько лет назад «Червона Украина» против бывшего султанского дворца Долма Бахча. Стамбул в те годы трудно было назвать вполне европейским городом: красные фески встречались сплошь и рядом не только в старой, турецкой, части бывшей столицы Византийского государства, но и на главной улице — Перу. Стаи собак, считавшихся священными животными, бродили по узким улицам. (Позже их святость подвергли сомнению и по приказу Кемаль-паши свезли на один из необитаемых островов Мраморного моря.) Мы посетили и мечеть Ая-София, где толстая медная плита от прикосновения пальцев паломников была протерта до дыр.

Три дня спустя на флагмане взвился сигнал — корабли снялись с якоря и построились в кильватерную колонну. К вечеру того же дня прошли узкие Дарданеллы. Вспомнили неудачную попытку англичан в годы Первой мировой войны захватить этот пролив. Им не помогли ни высадившийся крупный десант, ни мощные орудия линкоров. Неудавшаяся галлиполийская эпопея стоила тогда Черчиллю портфеля морского министра и много лет служила укором всему флоту Великобритании.

В Греции мы остановились на открытом рейде Фаллоро, неподалеку от Афин и Пирея. Посещение колыбели человеческой культуры, изумительных по красоте Акрополя и его Парфенона, навело на нас тихую грусть. Мы вспомнили древние мифы, «Илиаду» и «Одиссею», любовную лирику Сапфо. Но... памятники прошлого покрываются пылью, а современный капиталистический мир безжалостно диктует людям свои законы: потомки свободолюбивых греков столь же бедны и так же эксплуатируются, как народы любой другой капиталистической страны.

Помнится, нас посетил командир английского крейсера «Фробишер», объяснивший свой визит в Грецию желанием показать своим кадетам Акрополь и Марафон. Но не столь безобидными, в этом мы ни капли не сомневались, были его истинные намерения. Ему поручалось проследить за советским кораблем. Одет он был во все белое. Поднявшись на

борт, англичанин отведал по традиции русской водки, закусив ее икрой. Некоторое время спустя, улыбаясь, спустился в свой катер. Наш оркестр сыграл английский национальный гимн, а Н.Ф. Заяц проводил гостя, взяв под козырек.

Мы внимательно рассматривали британский крейсер: с Англией в то время были у нас натянутые отношения. Но в день прибытия английского гостя вежливость была на первом месте.

Не обошлось в Греции и без курьезов. Накануне нашего ухода погода неожиданно и резко испортилась. С моря покапались крупные волны, стало холодно. Наши небольшие катера с трудом швартовались, рискуя каждую минуту оказаться выброшенными на берег. Катер эсминца «Шаумян», приняв возвращавшихся с берега краснофлотцев и командиров, уже готов был отойти от причала, но крупная волна вдруг захлестнула его, заставив людей выброситься за борт. К счастью, обошлось без жертв. Но это еще не все.

С первых дней пребывания советских кораблей в Греции на пристани была установлена подзорная труба. «Наблюдательный пункт» постоянно посещал неизвестный монах. Он ни разу не заговорил с советскими людьми, а только пристально следил за нашими кораблями и командами. Даже сигнальщики на мостике заметили этого высокого, статного человека в черном. И когда несколько наших моряков оказались в воде, монах быстро сбросил с себя верхнее одеяние и с высоты десяти метров прыгнул в воду. Только тогда все услышали русскую речь. Он смачно выругался.

На следующий день афинские газеты поместили портрет монаха, попутно рассекретив его персону. Он оказался эмигрантом, в прошлом — жителем Одессы. В ту пору многие средиземноморские города кишели белоэмигрантами. Враги Советской власти нередко шипели нам вслед, неприкрыто выражая свои чувства. Рассказывали, что в Турции Кемаль перед нашим приходом предупредил белоэмигрантов, что в случае неприятностей все они будут выселены...

Трудно сказать, какие чувства обуревали «монаха» в ту минуту, когда он бросился в бурное море спасать советских людей. Возможно, тоска по родной земле...

Погода окончательно испортилась. Пришлось буксирами перевозить оставшуюся на берегу команду, задержав на два-три часа снятие кораблей с якоря. Но вот штурман проложил новый курс. Он вел наш отряд в Неаполь через Мессинский пролив. Становилось все теплее. В открытом море нас настиг сирокко — жаркий ветер, дующий из африканских пустынь.

С непривычки стало трудно дышать. Необычайно высокая влажность напоминала парную в бане. Наконец показалась Мессина, где в начале нынешнего века произошло сильное землетрясение. Русские моряки оказали тогда помощь пострадавшему населению.

Тирренское море встретило нас прохладой и слабым северным ветром. Мы легко вздохнули. Наши мысли были уже в Неаполе, о котором так много слышали и читали.

В Италии укреплялся фашистский режим Муссолини. Однако наши отношения с этой страной оставались пока сносными: была налажена торговля, мы пользовались услугами итальянских судостроительных заводов.

Визит вежливости потребовал выполнения всех международных норм. Едва вошли в гавань Неаполя, как на мачте нашего флагмана взвился итальянский национальный флаг и над бухтой прогремел салют наций из двадцати одного выстрела. Итальянцы отвечали тем же. Затем по нисходящей линии количество выстрелов уменьшалось, пока с борта крейсера не сошел последний высокий официальный представитель.

Наши моряки осмотрели город, музеи, приобрели сувениры. Бросался в глаза контраст: на центральных улицах — роскошь, богатые палаццо, а в узких переулках и на окраинах города — грязь, нищета, теснота. Кое-кому посчастливилось побывать в Риме. Эсминец «Саэтта» доставил группу наших моряков на остров Капри, где жил М. Горький. Встреча с великим пролетарским писателем запомнилась на всю жизнь. Огромное впечатление произвел на нас знаменитый Лазурный грот. Конечно, большинство моряков не преминули подняться на вулкан Везувий.

Сравнительно небольшая, с искусственным молом гавань Неаполя принимала корабли любого водоизмещения и даже рейсовые гидросамолеты. Заполненное шлюпками пространство быстро пустело, когда раздавался сигнал сирены, извещавший о посадке самолета. Видимо не раз штрафованные, лодочки и катерники стремглав бросались по сторонам. Но едва самолет успевал приводниться, как наспех образованная «взлетная полоса» заполнялась судами, шлюпками и дежурными катерами с карабинерами.

В один из дней в Неапольскую гавань вошел огромный итальянский лайнер «Рекс». Оглушительные гудки сирен быстро разогнали кишевшие в бухте шлюпки, и он плавно подошел к месту стоянки. Голубая лента на трубе служила признаком превосходства «Рекса» в скорости над всеми кораблями мира.

Итальянцы гордились лайнером. Гид не раз указывал на трубу, подчеркивая достижения итальянцев в судостроении. Никто этого оспаривать не собирался.

Быстро пролетели пять дней. Пополнив запасы топлива, корабли вышли из гавани, чтобы вернуться в Севастополь. Где бы мы ни странствовали, но как только на горизонте показывались Крымские горы, а затем очертания севастопольских бухт, команду охватывал необычайный подъем. «И дым отечества нам сладок и приятен...»

Наступила осенняя пора — пора крупных учений и маневров. Едва мы успели встать на свою бочку у Павловского мыса, как из штаба флота поступили указания об очередном выходе в море. Н.Ф. Заяц, вооружившись очками, хмурясь, читал бумажные простыни с планами учений. Не любил он этой бумажной канители, но против начальства не пойдешь.

Втягивался я в свою новую службу и все больше убеждался, насколько она сложная. Через открытую дверь каюты слышу разговор. Старшина отчитывает матроса за курение в неположенном месте. Матрос невозмутимо отвечает:

— А старпом видел и ничего не сказал... — И в голосе обида: чего, дескать, придираетесь... Так уж повелось считать: старпом все видит, все знает и ни одну мелочь не упустит. Второпях прошел я мимо матроса и не обратил внимания, что он курит не там, где следует, — матрос это уже расценивает как разрешение. Раз старпом ничего не сказал, значит, можно. С годами сложилось мнение, что старпом — первый страж порядка на корабле и самый главный организатор службы. Потому обычно на корабле его больше всех побаиваются. Другой офицер может и пройти мимо мелкого нарушения, а старпом обязан его заметить. Днем и ночью он держит в своих руках нити многогранной и непрерывной корабельной жизни. Потому старпому реже других офицеров удается увольняться на берег.

Я радовался, что моя каюта расположена удобно — на верхней палубе: все видно и слышно. Любая команда вахтенного командира под контролем, ни одно событие не пройдет мимо моего внимания.

«Ну, уж так всегда, без остатка, старпом и отдается службе», — скажет читатель. «Нет, не всякий, — отвечу я, — но это исключение крайне нежелательное». Я знаю примеры, когда командир по своему характеру был активнее старпома или когда старпом «нырлял» на берег наравне с командиром. Тогда и результаты были отрицательные.

Старпом — это будущий командир. И каждому офицеру полезно побыть в этой должности, на два-три года отрешиться от всего земного и посвятить себя целиком кораблю. Только так он до самых мелочей узнает корабль, людей, организацию службы и сможет после этого, став командиром, больше думать над тактическими вопросами, над расширением своего оперативного кругозора. А сменивший его молодой старпом должен «нести крест», пока сам не сделается командиром. «Это не по уставу», — скажет мне формалист. «Но устав понимать надо», — отвечу я. Всего в устав не запишешь. И надо разуместь не только букву, но и дух устава.

Мне и позже всегда было приятно видеть, что старпом любит свое дело, знает организацию службы и стремится отрабатывать ее до мелочей. Это не бюрократизм, не канцелярщина, как считают некоторые горячие головы, которые к любому документу относятся с бездумным пренебрежением.

Запомнился мне спор в кают-компании. В уставе записано, что все военнослужащие обязаны отдавать честь друг другу. Но если встретились два офицера, кто должен отдавать честь первым? Конечно, младший по званию, это аксиома. Но если оба офицера в одном звании, допустим, лейтенанты одного выпуска? Все смотрят на старшего помощника командира. Что он ответит? Старпом, человек еще сравнительно молодой, но, чувствуется, думающий и умеющий высказать свое мнение, сказал безапелляционно:

— Первым отдает честь тот, кто лучше воспитан! — Ответ всем пришелся по душе, и больше спор на эту тему не поднимался.

В руках старпома все нити службы, все внимание его обращено, если можно так сказать, внутрь корабля. Тем самым он дает командиру возможность следить за внешней обстановкой и смело принимать нужное решение, зная, что каждый приказ с мостика будет выполнен точно. Да! Старший помощник командира корабля — должность особая!

Командир крейсера

Я еще был под свежим впечатлением последнего похода. Средиземное море, Акрополь, Везувий, Капри и его знаменитый Лазурный грот стояли перед глазами, как вдруг в поздний вечерний час меня вызвали на «Червону Украину».

«Зачем бы это?» — раздумывал я, пока катер шел, раскачиваясь на волне, поднятой в бухте злым северным ветром.

На трапе меня встретил командир корабля А.Ф. Леер. Он как-то таинственно улыбнулся, но ничего не сказал. Я тоже промолчал и пошел следом за ним в салон. По пути заметил: корабль готовится к походу. Гудят вентиляторы котельных отделений, изо всех труб струится легкий дымок.

В салоне — командующий флотом Иван Кузьмич Кожанов. Перед ним — карта, на которой тонкой линией, поштурмански, проложен курс от Севастополя до Батуми.

— Сейчас все станет ясно, — сказал он, очевидно заметив мое недоумение. Жду, пока он закончит работу.

— Вы назначены командовать «Червоной Украиной», — подняв голову от карты, промолвил Кожанов и посмотрел на меня. По-флотски коротко отвечаю:

— Есть!

Потом узнал, что мой предшественник, А.Ф. Леер, назначен командиром линкора «Марат» на Балтику, которую очень любил и куда давно стремился перейти. Вот, оказывается, почему он был в отличном расположении духа.

Совершаем спешный поход в Батуми. Комфлота использовал его для обстоятельной передачи крейсера старым командиром новому, как и полагается по уставу.

Вернулись мы в Севастополь с обледенелыми надстройками — явление редкое для Черного моря.

И вот настал день, когда А.Ф. Леер простился с командой, обошел по традиции на катере вокруг корабля и, помахав рукой, направился к берегу. Я спустился в командирскую каюту, ставшую моей, и впервые почувствовал всю ответственность, которая легла на мои плечи.

Кажется, я неплохо знал этот корабль, служил на нем несколько лет. Но вот пришла пора командовать самому, и стало как-то страшновато. Теперь уже рядом не осталось никого, кто следил бы за моими действиями, если нужно, подсказал бы, подправил. Сотни людей ждали моих решений, моих приказов. Сознание этого рождало чувство постоянной ответственности, заставляло самого подтянуться, держало в напряжении нервы.

Должен сказать, что это чувство владело мною не только в первый день, но и год, два, три спустя. Командовать кораблем всегда непросто. Конечно, на второй или третий год действуешь увереннее, меньше волнуешься, но спокойствие, а тем более равнодушие не приходят, да их и быть не должно. Зазнавшийся, ставший беспечным командир — опаснее неумелого.

У командира самая полная власть на корабле и самая большая ответственность. Командир для личного состава — это не только специалист, но и политический руководитель, начальник и старший товарищ. Командование кораблем — как бы венец корабельной службы. Пройдя этот этап и став командиром соединения, продвигаясь дальше по службе, офицер начинает другую по своему характеру работу. Чисто корабельная служба на этом кончается. Но опыт, полученный офицером на кораблях, продолжает ему служить, как бы высоко он ни поднимался по служебной лестнице.

Ответственность командира очень велика. Потому-то, видимо, во всех странах и на всех морях капитану корабля даны огромные права и власть.

В те времена, помню, комфлота говорил нам: «Командирам кораблей надо создавать непререкаемый авторитет, их нужно поставить прямо на пьедестал». Эти слова находили живой отклик в наших сердцах, хотя мысль была выражена, пожалуй, не совсем точно. На пьедестал, конечно, никого поднимать не надо, руководитель должен сам приобретать авторитет.

В один из первых дней я обходил строй личного состава корабля. Медленно шел по шкафутам, стараясь разглядеть каждое лицо. В памяти крепко засели слова Ю.Ф. Ралля, командира бригады крейсеров: «Проходя строй, никогда не смотрите мимо людей. Помните, что все они смотрят на вас. Старайтесь и вы взглянуть на каждого».

Так учил нас, молодых командиров, Ю.Ф. Ралль, бывший офицер царского флота, учил, будучи глубоко убежденным в своей правоте. Потому и врезались в память его слова.

Некоторые командиры, особенно молодые, из-за смущения норовят пробежать побыстрее строй, смотрят не на людей, а куда-то в сторону. Для команды такое равнодушие и безразличие всегда оскорбительны. Да и что толку, если командир увидит одни фуражки, форменки и ботинки? «Ведь главное — матрос», — как говорил Нахимов.

Обходя строй, я вглядывался в лица не только из желания быть внимательным к каждому. Я хотел знать, как относятся моряки ко мне, новому человеку. И читал на лицах доброжелательный интерес: «Ну-ну, посмотрим, какой из тебя получится командир...»

Вот тогда я почувствовал, как много значат самые первые шаги командира. Он на виду, за ним пристально следят сотни глаз. Несколько промахов в самом начале — и доверие будет подорвано надолго, а то и навсегда.

Что значит быть вообще хорошим командиром? На такой вопрос не ответить двумя словами.

Я видел начальников, которые начинали с высокомерных поучений: «Покажу вам, как надо служить!» — а потом выяснялось, что служба-то и не ладится. Вместо поддержки такие командиры встречали со стороны подчиненных глухое, скрытое сопротивление. Это уже настоящая беда, винить в ней некого, кроме самого себя. Посты у нас могут быть разные, но все мы — адмиралы, офицеры, матросы — люди одного, советского общества, интересы у нас одни и те же. Этим сознанием должен быть пронизан каждый поступок командира, каждая его мысль. Бывает, что командиру приходится действовать круто, говорить резко, но и тогда в его словах и поступках не должно быть и тени высокомерия, безразличия к людям. Этого никогда и никому не прощают.

Обойдя строй и воспользовавшись тем, что собралась вся команда, я рассказал о себе: как рос, где учился и служил. Старался говорить менее официально, вспоминал различные случаи из своей службы и даже ошибки, которые совершил в свое время, и то, чему они меня научили. Такой разговор с командой был не совсем обычным, но по тому, как люди слушали меня, я понял, что поступаю правильно. Думаю, именно тогда протянулась между нами первая ниточка той связи, которая так важна, так облегчает службу.

С тех пор прошло больше трех десятков лет, но многих товарищей, с кем я тогда познакомился, хорошо помню, со многими встречался позже на различных флотах.

Хочу еще раз подчеркнуть свою мысль: только вначале, когда молодой командир сделал первый шаг перед строем, все люди кажутся ему одинаковыми. Через год перед ним уже раскрывается сложная гамма характеров. Один — неунывающий весельчак, балагур, во время перекуров у фитиля на баке — душа общества. Такие скрепляют команду, умеющую хорошо работать и, когда можно, повеселиться. Другой молчалив, даже несколько мрачен, его трудно вызвать на откровенность, но дело свое хорошо знает, выполняет его на совесть. Такой матрос слывет середняком, а в случае беды покажет себя героем и сам этого не заметит. Разные люди, а вместе с тем — это коллектив. Чем ближе его узнаешь, тем сильнее к нему привязываешься.

Попадают и трудные люди, хотя таких в команде обычно немного, но они доставляют командирам и политработникам много хлопот. Неприятности, происходящие из-за них, боль-

шей частью вызываются неумением и нежеланием этих людей подчиняться дисциплине, причем не столько в большом, сколько в мелочах.

Когда я служил на «Червонной Украине» по первому разу, в 1926–1929 годах, у нас был краснофлотец — трюмный — по фамилии Красный. Ему не откажешь в трудолюбии, знании своего дела. Но эти хорошие качества странно сочетались у него с какой-то анархической нелюбовью к воинскому порядку. Он беспрекословно выполнял все распоряжения инженера-механика: произойдет какая-нибудь неприятность в трюме, он бросался туда без оглядки. Но, выбираясь из трюма, подчеркнуто рисовался своей грязной одеждой, появлялся в ней там, где не положено, огрызался на замечания боцмана. Он позволял себе вольности в разговоре со старшими, но еще больше распоясывался на берегу. Поэтому в любую минуту мог подвести своего командира. Однажды так и произошло. В 1927 году в Николаеве крейсер «Червона Украина» посетил Нарком обороны К.Е. Ворошилов. Прибыл он уже вечером, когда спустили флаг и команда была свободна. Командир решил действовать строго по уставу и приказал большой сбор не играть. Это не положено после спуска флага.

Хотя пришло время отбоя, матросы бодрствовали, толпились на шкафутах: всем хотелось увидеть своего наркома. В тот момент, когда Ворошилов прощался с командиром, собираясь покинуть корабль, около сходни собралось много краснофлотцев. Одни стояли на палубе, другие, как виноград, облепили надстройки: как бы не прозевать. Заметил это и нарком. Завязался разговор. Посыпались вопросы, ответы. Нарком на корабле — гость редкий, и многие поэтому не знали, как положено обращаться к нему по уставу: одни называли К.Е. Ворошилова «народный комиссар», другие — просто «нарком», а третьи — более непринужденно — товарищ Ворошилов. Вот тут-то наш Красный и представился в полной своей красе. Лежа на надстройке, он обратился к наркому, назвав его просто «товарищ начальник», на что К.Е. Ворошилов резко заметил:

— А может, я вам дядька?

— А может, и дядька, — вырвалось у озорника. Если прибавить к этому неряшливый вид дерзкого матроса, то нетрудно понять возмущение наркома.

— У вас не корабль, а проходной двор! — бросил он, повернувшись к командиру Несвицкому, и тут же сошел на берег.

Долго помнило об этом командование Черноморского флота, требуя навести порядок на корабле.

Стоит и сейчас назвать кому-нибудь из старых червоноукраинцев фамилию Красного, он непременно воскликнет: «Как же не помнить? Это тот самый, который...»

Но со временем и Красный изменился. Стал исправным и подтянутым матросом. Даже остался на сверхсрочную.

Как бы ни были сложны механизмы на корабле, самое сложное, с чем мне пришлось столкнуться с первых же дней службы в должности командира корабля, — это коллектив офицеров и матросов. Команды кораблей всегда отличались своей спаянностью. Это вызвано условиями жизни, работы, совместными усилиями в моменты опасности и многими другими обстоятельствами, присущими флотской корабельной жизни. Хотелось бы рассказать о коллективе, который был в то время на крейсере «Червона Украина». На сравнительно небольшом корабле со всех уголков нашей необъятной Родины были собраны люди самых различных специальностей, разного возраста — от 20 до 50 лет. Призваны они были решать одну общую задачу, каждый на своем, порученном ему участке. В целом это единый поток, стремящийся к единой цели, и в то же время это сотни людей с разными характерами, с хорошими и дурными привычками, с различными взглядами на жизнь, службу и на мир в целом.

С утра до вечера кипит жизнь на корабле, а в свободные от службы часы расходятся люди в разных направлениях, и у каждого свои заботы. Что ни человек, то своя биография, свои радости и горести. Жизнь в таком коллективе часто бывает не такая уж гладкая, как пишут порой в книгах. Это не только чистая палуба, красивое море и белокрылые чайки. Как в любом коллективе, так и в корабельном есть много хорошего, но есть и плохое. И любят моряки свою флотскую жизнь не за красивое синее-синее море — они меньше всего его видят. Морем наслаждаются пассажиры, а моряки в походе трудятся, иногда неделями не выходя на верхнюю палубу. Любят моряки свою службу и свой корабль, скорее всего, за те трудности, с которыми им приходится сталкиваться и которые необходимо преодолевать.

Молодой офицер, выйдя из стен училища и придя на корабль, должен пополнять свои знания на практике, то есть ему необходимо служить и учиться.

Воспитательная работа, если она хорошо поставлена в училище, должна убедить будущего офицера в правильности и разумности основных положений, присущих нашей советской системе, нашему социалистическому строю. Именно

убедить, а не заставить признать и выполнять их. Если воспитательная работа достигает цели, то молодой офицер начинает службу со сложившимися правильными взглядами и убеждениями. Он твердо стоит на ногах и может уже воспитывать других. Если же этого не случается, молодой офицер начинает действовать и вести себя так, как считает нужным. Такое формальное воспитание порой приводит к тому, что офицер, имея неправильные взгляды, встает на ложный путь и нередко заходит так далеко, что ему бывает уже трудно указать правильную дорогу.

В первый год пребывания в должности командира «Червонной Украины» у меня состоялось памятное знакомство с Георгием Димитровым.

Окончив боевую подготовку в кампании 1934 года, наш крейсер встал на ремонт.

— К вам сейчас прибудет товарищ Димитров, — передал мне по телефону оперативный дежурный по штабу флота и просил тотчас же выслать катер на Графскую пристань.

Меня немного смутило: крейсер, спустивший вымпел на зимний период, обычно не столь эффектен, не очень хотелось бы его показывать кому-либо, тем более Димитрову.

Когда катер подошел к трапу, нетрудно было узнать хорошо знакомое по газетным и журнальным фотографиям мужественное лицо Димитрова. Он поднялся на борт корабля. Была уже глубокая осень, конец ноября, и даже в Севастополе стало неприветливо: задувал северо-западный ветер, накрапывал мелкий дождь. Я тут же пригласил гостя в салон. Здесь было уютно и тепло. Уже суетился вестовой Шевченко, накрывая на стол. Начальник хозяйственной службы Мещеряков получил приказание: «Обеспечить!..»

— Мне предложили побывать на одном из кораблей, поэтому я доставил вам беспокойство, — пояснил наш гость.

Димитров, кажется после отдыха, возвращался из Ялты в Москву. Я посетовал, что ремонтирующийся крейсер вряд ли будет интересен для него.

Молва о прибытии на корабль известного человека разнеслась быстро, и все искали случая, чтобы невзначай встретиться с гостем и посмотреть на него. Димитров был в те дни личностью, можно сказать, феноменальной и, естественно, вызывал необычайный интерес. Осмотрев крейсер и заглянув в некоторые кубрики, куда я не без умысла провел его, мы вернулись в салон, где уже был накрыт скромный стол. В нашем распоряжении оставалось еще около двух часов.

Хотелось не занимать Димитрова разговорами о корабле, а больше послушать, что он расскажет о Лейпцигском процессе, ведь он только что вырвался из логова фашистского зверя.

— Я чувствовал за собой крепкую поддержку, — просто и скромно заметил Димитров, когда мы с замполитом Зубковым стали искренне восхищаться его героическим поведением на процессе. Затем как-то особенно тихо произнес: — Вряд ли смогу что-нибудь новое добавить к тому, что всем уже известно.

И все же как много интересного рассказал нам в тот вечер этот закаленный и мужественный коммунист. Тогда фашизм только еще набирал силы. Мы не ведали, что года через два-три он будет открыто помогать Франко, не предполагали и мюнхенских событий. Однако Георгий Димитров уже в ту пору предупреждал нас, что над миром нависла серьезная опасность, что фашизм готовится к войне.

Димитров свободно владел русским языком и только временами, когда сильно волновался, говорил с акцентом. Его крупная голова с густыми волосами чем-то напоминала известный портрет Карла Маркса, и весь он, сильный, высокий, внушал какое-то особое доверие и уважение.

Как известно, вместе с Димитровым на Лейпцигском процессе в качестве обвиняемых были также болгары Василь Танев и Благой Попов. За чашкой чая я сказал Димитрову, что Танев недавно был нашим гостем. Он вместе с нами шел до Николаева. Охотно беседовал с моряками. Очень спешил и обрадовался, когда ему сказали, что до Одессы можно добраться самолетом. Расстояние небольшое, Танев рассчитывал успеть на московский поезд. Но полет оказался неудачным. Летчик заблудился, долго плутал в районе Очакова и Тендры, а когда кончилось горючее, в темноте посадил самолет-амфибию на воду. На большой волне самолет получил повреждения, Таневу и летчику пришлось часов восемь пробыть в холодной воде (дело было в ноябре), пока не подобрали рыбаки.

— Я знаю всю эту историю, — улыбнулся Димитров. — Торопливость подводила нашего Танева и на процессе.

«Не воспользоваться таким случаем и не дать возможности всему личному составу взглянуть на Димитрова и услышать из его уст хотя бы несколько фраз, было бы непροстительно», — подумал я и, незаметно отлучившись на минуту, приказал дежурному своевременно сыграть большой сбор.

Когда Димитров собирался было уходить, раздались звуки горна, и топот по верхней палубе известил: на юте выстра-

ивается личный состав. Я попросил гостя сказать несколько слов морякам. Димитров удивленно посмотрел на меня, но делать было нечего. Мы вместе оказались перед строем, и я обратился к команде:

— Наш корабль посетил мужественный и стойкий коммунист Георгий Димитров. Мы благодарим его за эту честь.

— Я поступал в Лейпциге так, как поступил бы всякий коммунист на моем месте. — Димитров говорил просто и задушевно.

Все с восхищением слушали его, а когда он сошел с корабля, вслед ему неслось громовое «ура». Потом на палубе и в кубриках долго не умолкали разговоры о дорогом госте.

Несколько лет спустя я встретился с Георгием Димитровым в Москве на сессии Верховного Совета.

— Вы не забыли нашу первую встречу? — спросил я у Димитрова.

— Как же ее забыть? Вы и меня вовлекли в партийно-политическую работу на своем корабле, — шутливо заметил он.

И это, пожалуй, правда. Разве я мог упустить такую возможность? Замполит крейсера никогда не простил бы мне этой оплошности. Уже в годы войны Димитров сказал мне:

— Вы помните Василя Танева? Он погиб в Болгарии. С группой товарищей натолкнулся на фашистов. Дрались геройски. В этой неравной схватке Танев был смертельно ранен.

Георгий Димитров всегда был для нас образцом мужества и героизма. И когда в дни Потсдамской конференции я проезжал по Берлину, смотрел на поверженный Рейхстаг, на куполе которого развевалось наше алое Знамя Победы, я невольно подумал о Георгии Димитрове. Этот негибаемый человек многое сделал для разгрома фашистского рейха.

Последний разговор с Георгием Димитровым у меня состоялся летом 1946 года. Он в это время был Председателем Совета Министров Болгарии. Как-то, приехав в Москву, Димитров позвонил мне и попросил отпустить в его распоряжение двух моряков-болгар, служивших на нашем флоте. Обещав обязательно выполнить его просьбу, я спросил, как идут дела у него на родине.

— Трудностей еще много, но скоро все пойдет хорошо, очень хорошо, — ответил он и добавил: — Приезжайте к нам в гости, на Черное море.

В трудах и заботах прошла зима. Отремонтированный крейсер начал свою очередную летнюю кампанию. Снова одно учение сменяло другое, а все боевые части корабля боролись

за лучшее место на флоте. Как-то меня вызвал командующий флотом:

— Могли бы вы совершить спешный поход в Турцию?

— Сутки на подготовку — и мы сможем выполнить это задание, — ответил я.

Оказывается, в Москве скоропостижно скончался турецкий посол Васфыф Чинар, и нам следовало доставить его тело на родину.

В летний солнечный, к тому же воскресный день крейсер снялся с бочки и вышел из бухты. Если бы мы даже старались держать в тайне этот поход, то и тогда севастопольцы все равно пришли бы на любимый Приморский бульвар провожать нас. А об этом походе было известно еще накануне. Поэтому в назначенный час на Графской пристани и на бульваре собралось много народу: некоторые ради любопытства, другие провожали родных. Взяв курс на Босфор, мы плыли не спеша и рассчитывали утром следующего дня прибыть в назначенное место.

На рассвете открылись высокие горы Турции. А вот и Босфор! Навстречу нам на больших скоростях шел турецкий эсминец «Зафер». Приблизившись, он поднял сигнал: «Прибыл в ваше распоряжение». Ему предстояло сопровождать нас до места стоянки в Стамбуле и участвовать в траурной церемонии.

— Не часто приходится командовать турецкими кораблями, — шутя заметил я и приказал поднять сигнал: «Вступить в кильватер».

Миновали входной буй и вошли в Босфорский пролив. В Стамбуле после невеселых церемоний по передаче гроба с телом посла комбриг крейсеров Ю.Ф. Ралль, участвовавший в походе, отправился с положенными визитами. Команду на берег не увольняли. Ко мне прибыл командир турецкого эсминца «Зафер».

— Когда вы думаете уходить обратно? — спросил он.

— Очевидно, сегодня вечером или ночью, как только вернется мое начальство.

Турецкий командир удивленно посмотрел на меня:

— Конечно, вы вольны поступать, как вам угодно, но плавать ночью по Босфору не рекомендуется. Крупные корабли могут это делать только на свой страх и риск. Вы ведь знаете, как в некоторых местах узок пролив, а течение быстрое, повороты крутые.

Все же мы вышли ночью. Нас сопровождал эсминец. Отличный флагманский штурман А.Н. Петров обеспечивал

навигационную часть, а мощные турбины корабля работали надежно и гарантировали любой маневр крейсера. На следующий день турецкие газеты писали: видно, русские хорошо знают проливы, коль решаются плавать по ним ночью.

На обратном пути мы, не нарушая территориальных вод, подошли к румынской базе Констанца, показали свой флаг и, не задерживаясь, удалились в море.

В Севастополе нас уже ожидало задание на очередное учение: весь флот собирался на Евпаторийском рейде — летом каждый день дорог.

В тридцатых годах флот наш вырос не только количественно, выросли, изменились его люди. Командный состав получал хорошее военно-морское образование. Многие командиры кораблей были воспитанниками советских училищ и академии, а те, кто начинал офицерскую службу до революции, прошли большую школу на советском флоте и честно отдавали свои силы укреплению могущества Родины. Старшины, в большинстве коммунисты, были не только квалифицированными специалистами, но и силой, цементировавшей команду. Их не зря называли золотым фондом флота. Другим стал и рядовой состав. У молодых людей, выросших в советское время, было сильно развито чувство любви к армии и Военно-морскому флоту, высокий патриотизм, который вылился в годы Отечественной войны в массовый героизм.

И легко, и сложно командовать такими людьми. Легко потому, что они выполняют свои обязанности сознательно и охотно. Сложно потому, что чем выше уровень подчиненных, тем еще выше должен стоять командир.

Однажды мне прислали из Севастополя фотографию старых червоноукраинцев. В городе-герое собралось тридцать ветеранов корабля. Время необратимо. На фотографии уже немолодые люди, почти все в гражданских костюмах. Но орденские планки на пиджаках свидетельствуют о том, что моряки честно служили и воевали.

— Узнаете ли? — спросил меня товарищ, приславший этот снимок.

— Еще бы, конечно, узнаю!

Вот командир зенитной батареи В.П. Тараканов. При мне пришел он на корабль молодым выпускником училища. Сперва трудно втягивался в службу, не раз получал замечания от старших. А потом как-то сразу пошло у него дело, все начало спориться, и он стал отменным артиллеристом.

А вот М.И. Любович. Помню его секретарем партбюро корабля. Хороший, умный политработник. Всегда был с людьми, незаметно, но умело помогал командиру. Рядом с ним — А.Е. Харченко, рядовой котельный машинист, попросту говоря, кочегар. У него были золотые руки. В какой бы боевой части ни понадобилось выполнить особо тонкую слесарную работу, искали Харченко.

Узнаю марсовых Т.Н. Суханова и В.Д. Сафронова. Это представители верхней команды. Воспоминания о них больше всего связаны с трудными походами, с непогодой и штормами. Однажды сильный ветер совсем было сорвал с авиаплощадки маленький самолет «Авро». Казалось, вот-вот, при первом маневре корабля, «аврушка» вылетит за борт. Но один из марсовых, не помню, кто именно, привязавшись наскоро концом, повис за бортом. Он ежеминутно мог упасть в бушующую пучину: один за другим накатывались и ударяли в корабль огромные валы. Но самолет был водворен на место и закреплен.

Конечно, сразу узнал минера А.И. Малова. Я не терял его из виду все эти годы. Это он, Александр Иванович Малов, в первые дни Великой Отечественной войны с риском для жизни не раз разоружал еще мало известные нам в то время вражеские электромагнитные мины. Был ранен, но оставался в строю. Рядом с ним стоит худощавый брюнет с черными большими глазами, командир нашей котельной группы С.Л. Ялунер. Как-то непривычно видеть его не в засаленном рабочем комбинезоне, без пропитанной маслом ветоши в руках. Сколько энергии, инициативы проявлял этот человек! Зато уж за его группу можно было не волноваться.

Механики нашего корабля тогда проводили очень сложные аварийные учения в самых разных условиях, «выводя из строя» котлы и турбины. Однажды на таких учениях присутствовали комфлота И.К. Кожанов и высшее начальство. Крейсер вышел в море. На полном ходу производили переключения систем, затопление отсеков, тушение «пожаров». Признаюсь, я порой даже побаивался, как бы дело не кончилось настоящей аварией. Но Ялунер и его механики действовали слаженно, точно. Все шло наилучшим образом.

Я вглядываюсь в лица старых товарищей и думаю о том времени, когда вместе служили на «Червоной Украине». Тридцатые годы... О них часто вспоминают и пишут теперь. Трудная и героическая пора! Было в то время и много трагического. Но ничто не может заслонить и умалить то поисти-

не титаническое, великое, что было совершено тогда партией и народом.

Подвиг народа в годы пятилеток отзывался и в наших сердцах, хотя мы несли свою службу не на заводах и стройках, а на флоте. Мы стояли на страже труда тех, кто совершал этот подвиг. Благодаря ему была создана индустриальная и колхозная мощь Родины, позволившая нам в тяжелой и жестокой борьбе сломить сильного, до зубов вооруженного врага. Я вспоминаю те годы и как время быстрого возмужания наших людей.

За «первый залп»

Об одной артиллерийской стрельбе «Червоной Украины» в кампании 1934 года мне хочется рассказать особо. Она сохранилась у меня в памяти как частица большого движения, широко развернувшегося и получившего потом название движения за «первый залп». Зародилось оно среди артиллеристов, которые лучше всего понимают значение первого, упреждающего удара. Известно, например, что первые удачные залпы немецких кораблей в Первую мировую войну погубили два английских линейных крейсера адмирала Битти. Или, скажем, от меткого упреждающего залпа немецкого линкора «Бисмарк» в 1941 году взорвался и пошел ко дну английский колосс «Худ».

На ответственные стрельбы к нам часто прибывало высокое начальство. И в тот раз на нашем крейсере присутствовал командующий флотом И.К. Кожанов.

Кораблю предстояло стрелять по щиту на самых больших скоростях и на предельной дистанции. Артиллеристом в то время был у нас Аркадий Владимирович Свердлов. Он прекрасно знал свое дело, и я полностью полагался на него.

В назначенный час мы вышли в море. На грот-мачте развевался трехзвездный флаг Комфлота. Закончив последнюю проверку, Свердлов, одетый по-праздничному — ведь это был его дебют, — поднялся в боевую рубку. Он еще раз тщательно проверил все приборы, рассчитал данные для стрельбы. Щит буксировал крейсер «Красный Кавказ», уже давно вышедший в море. К несчастью, погода испортилась. По небу низко ползли дождевые облака, горизонт часто закрывался шквалами дождя, на море появлялись белые барашки, хотя волна была еще мелкой. Но откладывать стрельбу было уже поздно: корабль в том году претендовал на одно из лучших

мест по боевой подготовке. К тому же на борту находился сам командующий.

Развивая скорость, крейсер двигался к исходной точке. Сыграли боевую тревогу. Получив разрешение приступить к управлению огнем, Свердлов поднялся на формарс. Стрельбу на предельной дистанции и при такой погоде лучше было проводить с этой, самой высокой, точки наблюдения.

Хотя мы еще не обнаружили противника, но пушки и дальномеры уже направлены в сторону его вероятного появления. Едва на горизонте заметили массивные мачты крейсера, буксирующего щит, как одна за другой последовали команды о приведении артиллерии в полную готовность. Напряжение в боевой рубке, да и на всем корабле достигло предела. А тут, как назло, видимость совсем ухудшилась, и щит то скрывался в пелене дождя, то едва просматривался дальномерами. Минут десять — пятнадцать спустя оба корабля уже лежали на боевом курсе. До открытия огня теперь оставались считанные минуты. И в этот решающий для нас момент начался шквальный дождь! Мы опасались не только сорвать стрельбу, но и рисковали попасть вместо щита в буксирующий его корабль. Чего греха таить — и такое случалось! Однако артиллерист Свердлов по-прежнему спокойно отдавал одну команду за другой. Секундомеры неумолимо отсчитывали время. Когда на приборах стрелка остановилась на делении «товсь» — все замерло. Только свистел ветер да раздавался шум котельных вентиляторов. Я вопросительно посмотрел на командующего флотом. Он поднял свой бинокль, ожидая первого залпа.

— Разрешите открывать огонь? — обратился ко мне Свердлов.

— Добро, — волнуясь, коротко бросил я. Теперь все мосты были сожжены.

— Залп! — раздалась команда.

Последовал ревун, и тотчас же за ним — дружный залп. Корабль чуть-чуть вздрогнул и слегка накренился. Конусообразные желтые факелы вылетели из пушек. Дым быстро относило за корму корабля. Команда проворно зарядила орудия для нового залпа. Все бинокли мгновенно уставились на щит.

Мне и многим стоящим на мостике не удалось разглядеть всплески первых упавших снарядов. Но дальномерщики донесли:

— Накрытие: три снаряда недолет, один перелет. — Все облегченно вздохнули. Значит, первый залп удался...

— Поражение! — раздалась команда артиллериста. Командующий флотом И.К. Кожанов, усомнившись в пораже-

нии цели, предложил посмотреть щит. Мы подошли к нему. На щите красовались огромные пробоины. Все сомнения отпали. После этого командующий дал радиogramму по флоту. Она начиналась так: «Впервые я видел...» Дальше подробно описывалась обстановка, во время которой «Червона Украина» совершила первый залп...

Это было задолго до войны.

Понятие «первый залп» имело в ту пору узкое, чисто артиллерийское значение, но в дальнейшем его подхватили подводники и катерники.

Вскоре после этого мне пришлось наблюдать в Испании, сколько бед приносили бомбы, внезапно сброшенные самолетами мятежников на республиканские корабли. И тогда я впервые в боевой обстановке убедился в значении и преимуществе «первых залпов».

Как-то у меня состоялся разговор с генерал-майором П.И. Мусьяковым — в тридцатые годы он был редактором газеты «Красный черноморец». Мы вспоминали предвоенные годы и начало войны на Черном море. Павел Ильич напомнил мне, что выражение «первый залп» впервые официально получило путевку в жизнь на учениях Балтийского флота летом 1939 года. Причем речь тогда шла уже не об артиллерии одного корабля, а о повышении готовности всего флота в условиях напряженной политической обстановки в Европе. Главный морской штаб уже занимался разработкой положения об оперативных готовностях. Борьба за «первый залп» с тех пор не сходила с повестки дня всех флотов.

В сентябре 1939 года в Западной Европе вспыхнула война. Потенциальным, наиболее вероятным противником в те дни стала агрессивная фашистская Германия. Под «первым залпом» мы стали подразумевать готовность к бою не только отдельных кораблей или частей, не только их тактическое преимущество на случай какого-либо небольшого военного конфликта, но оперативную готовность всех флотов. Поэтому в ноябре 1939 года мною была подписана первая директива Главного морского штаба об оперативных готовностях флотов и соединений.

Начал я этот важный разговор со стрельбы «Червоной Украины», чтобы показать, как из частного тактического понятия «удачный первый залп крейсера» возникло общее стратегическое — готовность подводных и надводных кораблей, а затем и всех флотов в полном составе во всеоружии встретить противника, если он попытается напасть на нас.

Припоминаю трагическую ночь на 22 июня. В 3 часа 07 минут немецкая авиация совершила налет на Севастополь. Когда я повесил трубку, выслушав по телефону доклад командующего Черноморским флотом, сомнений не было: война началась. Но в ту роковую ночь мы не потеряли ни одного корабля. Эта способность флота отразить внезапное нападение агрессора годами воспитывалась партией, приобреталась нелегкими боевыми учениями и маневрами кораблей и соединений, постоянно выковывалась в борьбе за «первый залп».

Под флагом члена правительства

«В море — дома, на берегу — в гостях», — внушают молодым морякам командиры. Не всякому эта формула нравится, но учеба действительно проходит на более высоком уровне, когда корабль вдали от берега, от своей базы. Все на месте, береговые дела отошли на задний план, и люди полностью отдаются службе. В море крепнет спайка личного состава, члены экипажа лучше узнают друг друга. И уж конечно, только в море личный состав может по-настоящему узнать свой корабль.

Ю.Ф. Ралль очень ревниво следил за тем, чтобы крейсера не застаивались в базе.

— Давненько вы не бывали в море, — говорил он, заметив муху, ползающую по стеклу иллюминатора. В его голосе в таких случаях звучали насмешка и упрек.

В 1935 году Ю.Ф. Ралля заменил бывший командир крейсера «Красный Крым» И.С. Юмашев. Его хорошо знали на флоте. Он прошел службу от рядового матроса старого флота и по опыту не уступал своему предшественнику.

В то лето боевая подготовка бригады крейсеров шла особенно напряженно. Мы отрабатывали сложные стрельбы по берегу, проводили совместные с сухопутными частями учения днем и ночью. Лишь ненадолго зайдем в базу — и снова в море...

Многому научился я и у командира крейсера «Червона Украина» Н.Н. Несвицкого, за что очень благодарен ему. Словом, немало труда пришлось положить мне, прежде чем овладеть искусством управления кораблем.

Военному моряку приходится учиться постоянно. Каждый поход в этом отношении чем-нибудь памятен. Как-то наш крейсер под флагом начальника Морских сил В.М. Орлова

участвовал в крупном учении флота. Уже на обратном пути, когда корабль прошел все опасные узости Днепро-Бугского лимана, я счел возможным увеличить скорость. На верхнем мостике, расположившись в креслах, мирно беседовали В.М. Орлов, Э.С. Панцержанский и И.К. Кожанов. Скорость достигла 20 узлов. И вдруг я заметил, как огромная волна выросла за кораблем и, настигнув его, залила палубу на корме.

— В чем дело? — спросил меня командующий флотом.

А я сам не знал, что происходит. На всякий случай приказал сбавить ход и проверить кормовые отсеки — не залило ли их. У нас уже был такой случай лет восемь назад в районе Батуми. Тогда мы так же вот «провалились» и даже затопили несколько кормовых кают.

— Наверное, причиной всему пресная вода, — сказал я Кожанову. — Изменилась плавучесть корабля и...

— Нет, — вмешался Панцержанский. — Мы имеем дело с так называемой спутной волной. Почитайте Крылова, он подробно описывает это явление.

Оказывается, пресность воды в данном случае имеет самое малое значение. Причина кроется в другом. Крупный корабль с мощными машинами, попав на мелкое место и работая своими огромными винтами на больших оборотах, образует высокую волну, которая тянется за кораблем и нередко захлестывает его. Вот почему спутная волна появляется только на мелководье, в открытом море ее не бывает.

Как всегда, Э.С. Панцержанский преподавал молодому командиру полезный урок. Он всегда с готовностью делился с молодежью своим богатым опытом, давал нам немало полезных советов по вопросам боевой подготовки и содержанию корабля.

Однажды сентябрьским утром мы с артиллеристом Аркадием Свердловым планировали очередные стрельбы. Корабль стоял на рейде Чауда, в районе Феодосии.

— Товарищ командир, вам телеграмма, — доложил вдруг появившийся на юте Доброштал.

Голос его прозвучал весело, что являлось хорошим признаком.

Нашего связиста я знал отлично. Он ничего не мог скрыть. На его лице отражалось все — и наши радости, и наши неудачи. По лицу, по тону доклада можно было сразу определить, какие вести он приносил — приятные или «фитиль». Телеграмма, принесенная им на этот раз, сулила перерыв в учебе, от которой команда уже порядком устала.

«Немедленно сняться с якоря и следовать в Сочи... Комфлот».

Когда мы подошли к Сочи, погода неожиданно резко переменялась: на море поднялась сильная зыбь. Над горами Кавказа то и дело блистали молнии. Для крейсера это не помеха.

Зная, что рейд в Сочи открытый и гавань мала, решил встать подальше, а к берегу подойти на мореходном баркасе. Когда огни города стали видны простым глазом, мы заметили: кто-то настойчиво семафорит в нашу сторону. Сигнальщики разобрали: «Не подходить». Приняв сигнал предостережения, мы продолжали следовать к намеченной точке. Довольно высокие волны с шумом разбивались о берег. Нам они не были опасны. Возможно, издали впечатление было иным. В тот вечер мне так и не удалось сойти на берег: получил приказ прибыть завтра. С подъемом флага, встреченный на пристани Р.П. Хмельницким, я явился к Наркому обороны К.Е. Ворошилову. Здесь же познакомился с А.А. Ждановым. Мне приказали перейти в Туапсе. Я поспешил на корабль: погода быстро портилась. Наш надежный мореходный баркас едва выгробал. Шел против ветра и волн. Но в Туапсе, когда крейсер стал там на якорь, было совсем тихо. Настораживал только падавший барометр.

Казалось, никаких поводов для тревоги не было. Но на море всегда стихия может внести свои неожиданные коррективы. Недаром капитаны всех пассажирских судов издавна не любят отвечать на вопрос пассажира: «Когда мы будем в порту назначения?» Обязательно прибегают к оговорке: «Ориентировочно тогда-то». Еще Леонардо да Винчи сказал: «Имея дело с водой, обратись прежде к опыту, а потом — к разуму». В наши дни капризы стихии не столь уж страшны. Но самое неприятное состоит в том, что редко их можно предвидеть заранее.

Перед заходом солнца я по привычке вышел на корму корабля. Осмотрел гавань, измерил глазом расстояние до берега. Все было в порядке. Отдав последние приказания на ночь, спустился в свою каюту. Кажется, уже начал дремать, когда послышался легкий шум и плеск воды о борт корабля. Посмотрел в иллюминатор. Шквальный ветер гнал над бухтой косые потоки крупного дождя. Береговые огни то тускнели, то вновь разгорались. Вышел на палубу. Погода явно ухудшилась. С тревогой вглядываясь в темноту, подошел к самому флагштоку, чтобы еще раз определить расстояние до берега. Для крупного корабля Туапсинская бухта была невелика. Вы-

звал механика А. Фиалкова. Тот доложил, что машины еще горячие и в случае нужды могут работать сразу же. Я приказал немедленно привести их в полную готовность. Поднялся на мостик. Ветер крепчал. Проливной дождь еще больше ухудшал видимость. Даже в бинокль мы едва могли различить огни на ближней пристани.

Обычно считают, что в сильный шторм опаснее всего в открытом море. Для больших кораблей, подобных «Червоний Україне», это не совсем так. Вдали от берега сильный ветер не помеха, корабль сумеет ему противостоять. Задраишь люки и горловины, и крейсер идет своим курсом, легко принимая удары волн. Разве что какого-нибудь матроса, зазевавшегося на палубе, окатит водой. Что ж, под смех товарищей он сумеет ответить на это соленой шуткой.

Иное дело в маленькой, тесной гавани. От берега нашу корму отделяло лишь несколько десятков метров. Пока это расстояние не изменилось. Но что будет, если налетит шквал и оно начнет сокращаться? Корабль может удариться винтами о каменные глыбы, и тогда уже невозможно будет привести в действие машины, чтобы противостоять ветру и волне. Крейсер станет беспомощным, и его выбросит на берег. В открытом море куда спокойнее!

Настойчиво потребовал от механика ускорить готовность турбин. Через десять минут стрелки тахометров в ходовой рубке начали чуть заметно подрагивать, показывая, что машины делают пробные обороты. Кажется, вздохнул спокойнее. Но тут последовал доклад штурмана: «Пеленг начал меняться». Почти одновременно доложили с кормы: «Расстояние до берега уменьшается». Значит, корабль дрейфует: якорь не держит.

Не дожидаясь доклада механика, приказал поставить телеграфы на «самый малый ход вперед» и передал по телефону о крайней необходимости дать ход немедленно. А доклады с кормы поступали один тревожнее другого: «Расстояние до стенки тридцать метров... двадцать пять метров... двадцать...»

Очевидно, прошло всего несколько секунд, прежде чем закрутилась первая машина, но это время мне до сих пор кажется бесконечно долгим. С кормы успело прийти еще одно, самое тревожное сообщение: «До берега — десять метров».

Наконец штурман доложил о движении корабля, да я уже и сам видел это по береговым огням.

Выбрали якорь, крейсер двинулся вперед. Я подумал было выйти из гавани, но затем решил, что теперь мы и здесь мо-

жем занять безопасное место. Да и машины в полной готовности. В течение ночи мне не раз пришлось пожалеть об этом.

Ветер доходил до восьми-девяти баллов. Крейсер стал на оба якоря, оставив за кормой не менее ста метров чистой воды. Казалось, нам ничто не угрожает. Два или три часа обстановка действительно не менялась. Я сидел в штурманской рубке в кресле возле открытой двери, чтобы лучше чувствовать обстановку в гавани. Беспреданно хлещущий дождь отгонял сон. Якоря прочно держали корабль.

— Товарищ командир, — услышал я в середине ночи голос штурмана А.Ф. Шахова, — корабль почему-то разворачивает, хотя пеленг остается почти неизменным.

Моментально выскочил на мостик. Огни пассажирского причала горели уже не слева от корабля, как надо было, а прямо по носу, смещаясь в правую сторону. Ветер дул теперь не с носа, а с правой стороны; волны с шумом ударялись о борт. Крейсер занимал самое невыгодное положение — лагом к ветру. Тут уж и два якоря не помогли бы... Корабль могло развернуть еще больше и затем выбросить на мол.

Приказал дать ход машинам. Стал наблюдать за оборотами по тахометрам. Правые машины работали назад, левые — вперед. Это должно было повернуть крейсер и поставить носом против ветра, но он продолжал катиться под ветер. Береговые огни упорно передвигались слева направо, якорная цепь натягивалась все сильнее.

Машины уже работали не малым ходом, а средним, но положение не менялось. Вместо нужного поворота корабль двигался то вперед, то назад и по-прежнему приближался к берегу. Я пошел на крайнюю меру — приказал дать на короткое время полный ход левым машинам. В гавани делать это нежелательно: грязь, поднятая винтами, может поступить внутрь корабля и засорить холодильники. Но иного выбора не было.

Прошло несколько томительных минут. Наконец положение корабля восстановили. Он развернулся носом против ветра.

А ветер продолжал менять свое направление, и до утра приходилось еще не раз пускать машины. Правда, теперь я мог ограничиться самым малым ходом.

До рассвета оставался на мостике. День занялся тусклый, тяжелые тучи скрывали солнце, все еще пронзительно свистел в снастях ветер. Мы узнали, что шторм причинил немало неприятностей на берегу: оборвал линию связи с Сочи, сильный ливень размыл железнодорожный путь. В это время на Черном море такие штормы — явление необычное. И надо же

было ему застать нас, как в мышеловке, в тесной, маленькой гавани Туапсе!

Я, переживший одну такую тревожную ночь в Туапсе, никогда ее не забуду. Дважды за кормой до стенки оставалось пять — десять метров, а машины едва успевали обрабатывать. Недаром после этого похода наш парикмахер, скромный, застенчивый С.А. Чома, первый заметил у меня на висках седые волосы, а лет мне было тогда еще немного...

Вечером к причалу подъехали машины. Из них вышли Г.К. Орджоникидзе, его супруга Зинаида Гавриловна, нарком здравоохранения Г.Н. Каминский и два врача.

Оказалось, что Григорий Константинович, перенесший тяжелую операцию, нуждался в перемене места отдыха. Врачи считали, что в Крыму ему будет лучше, чем на Кавказе. Командование решило воспользоваться походом нашего крейсера, чтобы обеспечить больному спокойное путешествие.

Приняв гостей на борт, мы тотчас же снялись с якоря и взяли курс на Ялту. Вскоре исчезли огни Кавказского побережья. Слабый ветер дул нам в корму. На золотистой лунной дорожке едва заметно пробегали белые барашки.

У каждого командира есть свое излюбленное место на мостике. Я обычно устраивался в высоком кресле, откуда легко было наблюдать за горизонтом и в то же время присматривать за тем, что делалось в ходовой рубке.

Только поудобнее расположился, как появился дежурный по кораблю, старший минер А.И. Малов: «Вас требует к себе товарищ Орджоникидзе!» Так дежурный перевел на уставной язык приглашение поужинать, которое просил передать Григорий Константинович.

Обстановка за столом была непринужденной. О делах разговаривали мало, видимо, сказывалось присутствие врачей, ограждавших покой Серго. Сам он говорил оживленно и весело, приветливо обращаясь ко всем присутствующим.

Услышав, что я отказываюсь от бокала цинандали, шутливо заметил: «Ворошилова боитесь?»

В те годы, помнится, таких легких напитков, как цинандали, я не признавал. Но у меня правило: никогда не употреблять спиртного на корабле.

А в тот вечер было одно желание: лучше запомнить все, что говорил Серго. «Кто знает, будет ли еще случай встретиться с ним?» — думал я, смотря на его оживленное лицо. И действительно, больше видеть Г.К. Орджоникидзе мне уже не довелось.

Г.К. Орджоникидзе много рассказывал о Кавказе и Крыме, вспоминал события, происходившие там во время Гражданской войны. Когда зашла речь о его встречах и совместной работе с Владимиром Ильичом Лениным, голос Серго зазвучал особенно тепло и задушевно, чувствовалось, что эти воспоминания для него очень дороги, волнуют и многие годы спустя.

— А вы Ленина видели? — спросил он. — Пожалуй, что нет... — задумчиво проговорил он, глядя на меня.

В памяти моей возникла картина похорон Владимира Ильича, в сердце ожило все, что мы испытали в те дни. Я не решился рассказывать об этом Серго, помня о его болезни, не хотел будить тяжелых воспоминаний.

После ужина вышли на верхнюю палубу и уселись в плетеных креслах.

Высокий, крепко сложенный, Серго с годами несколько располнел. Перенесенная болезнь оставила следы на его лице. Оно казалось утомленным. Но во всем облике Серго чувствовалась огромная душевная сила и энергия. Горячие добрые глаза смотрели на собеседника молодо, с живым интересом. Разве можно было предположить, что через полтора года жизнь этого сильного и обаятельного человека оборвется так внезапно и трагически?

На палубе разговор начался с крейсера, на котором мы находились. Серго интересовался мореходными качествами корабля, его боевой мощью:

— Когда был заложен крейсер? Какова степень его пригодности для современной войны? В чем он устарел?

Сперва мне казалось, что эти вопросы задаются, скорее, из вежливости. Я отвечал общими словами, но вскоре заметил, что мои ответы не удовлетворяют Серго. Он переспрашивал, уточняя число пушек, максимальную скорость...

В годы Первой мировой войны в России было заложено восемь крейсеров, подобных «Червонной Украине». Русские судостроители уже тогда были способны создавать прекрасные корабли различных классов. Так, перед началом постройки линкоров типа «Севастополь» проводился международный конкурс. Русский проект, разработанный под руководством нашего знаменитого ученого-судостроителя А.Н. Крылова, оказался наиболее удачным, и линкоры, построенные по нему, долгое время были самыми совершенными в мире. К их числу относился и балтийский «Марат». Русские эсминцы типа «Новик» являлись самыми быстроходными в мире. Наши мастера-корабелы во главе с замечательным инженером

И.Г. Бубновым творили чудеса. И крейсера, заложенные тогда, обещали стать прекрасными по тому времени кораблями, но их постройка при царизме не была закончена. Некоторые из них достраивались уже при Советской власти. Часть корпусов использовали под танкеры. Впрочем, танкеры оказались не особенно удачными. Их пришлось потом не раз переделывать.

Оказывается, обо всем этом Григорий Константинович знал.

Я горячо доказывал, что наша «Червона Украина» — вполне современная боевая единица. Орджоникидзе не оспаривал моих взглядов. Видимо, считал, что не следует подрывать веру командира в свой корабль. В то время считать такой крейсер безнадежно устаревшим было, прямо скажу, грех. Но Серго смотрел далеко вперед.

Разговор затянулся. Несколько раз на палубе появлялась обеспокоенная Зинаида Гавриловна: не пора ли кончать беседу? Наконец она пришла вместе с Каминским и потребовала, чтобы Григорий Константинович шел отдыхать. Тот нехотя подчинился.

— Уж вы, пожалуйста, в другой раз не утомляйте его, — сказал мне Каминский, когда Орджоникидзе ушел в каюту.

Утром в шесть часов, едва сыграли побудку, на мостике появился дежурный.

— Уже встал, отправился в кубрик, — доложил он, имея в виду Г.К. Орджоникидзе.

Признаться, нам не очень хотелось показывать гостю жилые помещения в это время. Команда только убирала постельные принадлежности, кубрики выглядели неуютно... Как на всех кораблях старых систем, кубрики были тесными, приходилось пользоваться подвесными койками, и, пока те не убраны, было даже трудно проходить по помещению.

— Понимаете, я услышал сигналы и решил, что они касаются и меня, — пошутил Серго, когда мы встретились. Потом серьезно добавил: — Что-то неважно у меня со сном. — И снова улыбнулся: — Захотелось пройтись по кораблю. Вы только не проговоритесь моим эскулапам...

Я вспомнил вчерашнее предупреждение Каминского. Нелегко тут было найти золотую середину.

Григорий Константинович уже побывал в носовой части корабля, где расположены основные жилые помещения. Личный состав сразу окружил его, начался оживленный разговор. Он, наверное, затянулся бы, но тут прозвучала очередная команда: «Начать приборку».

— Кажется, я не вовремя, нарушаю распорядок, — сказал Серго и вышел из кубрика.

Когда команда окончила уборку, весь личный состав, свободный от вахты, собрался на корме. Серго сфотографировался вместе с нами. Корабельный фотограф-любитель долго хлопотал, усаживая его, затем торопливо бежал к своей камере и щелкал. Одна из этих фотографий хранится в моем архиве.

Я пригласил Серго на верхний мостик, откуда можно было оглядеть весь корабль. Вместе с ним поднялись и другие гости.

С мостика надраенный и прибранный корабль выглядел нарядно. Его вид мог бы ввести в заблуждение посетителей, мало знающих флотскую жизнь. Не раз после трудного похода мы встречали в газете описание корабля, вызывавшее у нас раздражение и даже обиду: корабельная жизнь была похожей на веселую, занимательную игру, в которой участвуют довольно легкомысленные, загорелые, парадно одетые парни...

С верхней палубы тяжелый труд и суровая служба моряков не всегда видны. Самая напряженная работа идет внутри корабля, погруженного на две трети в воду, там, где находятся сложнейшие механизмы и приборы.

Орджоникидзе не нуждался в объяснениях. Он все хорошо понимал. Обратив внимание на группу матросов, одетых в синее рабочее платье, на их измазанные лица и нахлобученные на головы чехлы от фуражек, он спросил:

— Как они у вас называются? «Духами»?

Он стал подробно расспрашивать об условиях работы «духов» — бывших кочегаров, которые теперь официально назывались котельными машинистами. Затем разговор перешел на технику корабля.

Флагманский инженер-механик И.И. Булдаков рассказал, что крейсер работает только на мазуте. А не так давно жгли уголь. Тогда было значительно тяжелее. Да и скоростью не могли похвастаться.

— А теперь мы можем пройти больше пятисот миль со скоростью до тридцати узлов, — гордо подчеркнул он.

— У вас неплохой корабль, — согласился Серго, — но в будущем мы не сможем удовлетворяться и такими показателями. Стоять на месте в технике нельзя.

Григорий Константинович вспомнил крейсер «Красный Кавказ»:

— Он, кажется, заложен в одно время с вашим, но достраивался позднее, на нем уже немало технических новинок, артиллерия у него совсем иная. Многие приборы являются опытными: оправдают себя — применим на других кораблях.

Меня удивило, как подробно он осведомлен о «Красном Кавказе», на котором я служил старшим помощником. Было ясно, что Серго серьезно занимается проблемами судостроения, как и многими другими делами, связанными с укреплением обороны страны, с развитием тяжелой промышленности. Со стыдом вспомнил я общие фразы, которыми пытался накануне ответить на первые его вопросы.

Снова почувствовал себя неловко, когда Серго сказал:

— Мы должны иметь хороший флот, и мы непременно будем его иметь, но что, по-вашему, необходимо морякам в первую очередь?

Этот вопрос, признаться, застиг меня врасплох. Опять пришлось отделяться общими замечаниями. Занятый текущими делами своего корабля, я еще мало думал о проблемах развития флота, но в правительстве они уже обсуждались.

— Теперь мы строим неплохие подводные лодки, а скоро появятся и более крупные корабли, — видя мое смущение, подсказал Орджоникидзе. — Подождите немного, и наши судостроители смогут строить суда любого класса. Дело за металлом. Трудновато с освоением крупных турбин, но и с этим наша промышленность справится. Мы уже научились изготавливать орудия любых калибров. Вообще, нам надо рассчитывать только на свои силы...

Между тем крейсер приближался к Крыму. Море совсем успокоилось и лежало под утренними лучами зеленое и прозрачное. Только под форштевнем кипел белый бурун да за кормой оставался пенный след. Аю-Даг — гора Медведь — лежала прямо перед нами. Она и в самом деле походила на зверя, пьющего воду.

Наркомздрав Каминский стал превозносить удивительный крымский климат и его целебные свойства. Серго ревниво вступился за родной Кавказ:

— Пройдет десяток лет, и вы не узнаете в прошлом маляринского Кавказа.

Когда мы подошли к Ялте и Серго спустился с мостика, чтобы покинуть корабль, вся команда была уже выстроена. Она громко ответила на его приветствие и проводила дорогого гостя дружным «ура».

Матросский флагман

Опять начались стрельбы, совместные походы кораблей, все более сложные учения. Личный состав крейсера работал дружно, с большим напряжением, и это приносило свои плоды. На «Червоной Украине» постоянно держал свой флаг командующий флотом И.К. Кожанов. Это создавало, конечно, дополнительные трудности, но зато я втягивался в обсуждение вопросов, выходявших за рамки командования одним кораблем и касавшихся флота в целом, имел возможность наблюдать за работой командующего и его штаба, слышал дельные замечания в ходе учений. Это было хорошей школой.

Иван Кузьмич Кожанов не отличался особенным красноречием, но умел верно, ясно разобрать действия кораблей и соединений, указать на ошибки, доходчиво разъяснить свою точку зрения. Поучиться у него было чему. Он принадлежал к числу тех командиров, которые всю свою жизнь отдали советскому флоту. Революция застала его юным мичманом. В марте 1917 года он вступил в партию большевиков.

Однажды Иван Кузьмич рассказывал о Гражданской войне и своем участии в ней:

— Мне шел двадцать второй год, когда я стал командиром отряда моряков на Волге. В первом бою на суше командовал «В атаку!» и удивился, что никто не встает. Тут я понял, что одной команды бывает мало, нужен личный пример, надо уметь увлечь людей!

Этим умением И.К. Кожанов обладал всегда — и будучи командиром десантных частей в 1918 году, и на посту командующего флотом.

Во время Гражданской войны «отряды Ивана Кожанова», как называли их между собой моряки, выполняли самые сложные десантные операции. Потом Кожанов командовал экспедиционным морским корпусом, действовавшим на Каспии, вместе с Ф.Ф. Раскольниковым громил английских интервентов.

— Наши корабли были старенькими, да и вооружения не хватало, — рассказывал Иван Кузьмич. — Бывало, поставим по одной пушке на носу и на корме буксира, а он при первых же выстрелах начинает трещать. Того и гляди переломится пополам. Но и на таких судах мы крепко били белогвардейцев.

После Гражданской войны Кожанов командовал флотами на Балтике и Дальнем Востоке. Он понимал: чтобы руково-

дять флотом, требуется не только опыт, но и теоретические знания. Поэтому в 1924 году поступил в Военно-морскую академию. После ее окончания его неожиданно назначили морским атташе в Японию.

— Наверно, потому, что глаза у меня раскосые, — шутил он.

Но Ивана Кузьмича влекло все-таки море. За должностями он не гнался, хотел пройти морскую службу с азов. Вернувшись на Родину, попросил назначить его на корабль — стал старшим помощником командира эсминца «Урицкий». Вскоре он уже командовал кораблем, потом был назначен начальником штаба Балтийского флота, а в 1931 году — командующим Черноморским флотом. Высокие должности не мешали ему оставаться «матросским флагманом», всеобщим любимцем моряков.

Он был человеком, постоянно ищущим что-то новое, хорошо понимал роль флота в системе Вооруженных сил страны и стремился проводить учения кораблей совместно с сухопутными войсками и авиацией. Первостепенное место Кожанов отводил подводному флоту, морской авиации и торпедным катерам.

Опыт Отечественной войны подтвердил правильность взглядов, которые Кожанов настойчиво прививал морякам-черноморцам. Самому Ивану Кузьмичу принять участие в этой войне не пришлось. В 1937 году он был репрессирован. Для тех, кто хорошо знал его, это было необъяснимо.

— Я не думаю, чтобы он был врагом народа, — сказал мне в 1939 году К.Е. Ворошилов.

Я подумал: почему же Ворошилов, не веря в виновность Кожанова, не высказал это мнение в другом месте?! Однако непоправимое случилось: Кожанов погиб.

Силы наши растут

В 1935 году было запланировано много учений и крупные маневры. От завода крейсер отошел необычно рано — в марте. Не теряя времени, я попросился уйти на Евпаторийский рейд и там заняться отработкой одиночного корабля. Какая благодать! Весь личный состав на месте; съездов на берег никаких. Даже ловкачи, которые в Севастополе умудрялись найти повод, чтобы нырнуть на берег, были заняты делом. Работа в таких условиях спорилась, и спустя месяц корабль было не узнать: все растерянное за зиму наверстали, молодое попол-

нение освоилось со своими обязанностями, крейсер был готов к плаванию в составе бригады.

Май и июнь прошли в совместных учениях с другими крейсерами. На «Красном Кавказе» по-прежнему командовал Н.Ф. Заяц, а на «Профинтерн» назначили М.З. Москаленко. И.С. Юмашев стал командиром бригады «Червона Украина» — флагманским кораблем флота. Комфлота все чаще появлялся на нашем корабле. Он наблюдал за учениями всего Черноморского флота. У нас на глазах проходила боевая подготовка эсминцев, подводных лодок, авиации.

Запомнился один выход на подготовительное учение под руководством комфлота. Было это, кажется, в начале сентября. Более благодатного времени на Черном море нельзя было подыскать: прозрачный теплый воздух, прекрасная видимость, лишь редкие облака набегали с берега и таяли на глазах. Учение корабельных соединений совместно с авиацией обещало полный успех.

К назначенному сроку из Москвы прибыли во главе с Э.С. Панцержанским представители центрального аппарата. Разместившись на корабле, они несколько дней занимались проверкой готовности флота к учению. Панцержанский, старый, опытный моряк, дал немало полезных советов по вопросам боевой подготовки и содержанию кораблей. Он знал, куда следовало заглянуть и что проверить: чистотой на верхней палубе его не поведешь.

— Корабль — весь целиком — может быть или только чистым, или только грязным, — говорил он. А затем пояснял свою мысль, как следует всюду наводить порядок, начиная от киля до самого клотика, а не только на верхней палубе — начальства ради. Опытный инспектор, скорее, пройдет в корабельный галльон, чем ограничится осмотром палубы. Чистая палуба — это лишь для простаков и неопытных гражданских наблюдателей...

Замечаний у него нашлось немало. И немудрено. Как начальник боевой подготовки ВМФ он имел огромный опыт.

На корабль вскоре прибыли работники штаба флота, а на одном из катеров вместе с командующим приехала женщина — известная в то время партийная работница Сахарова. Они поднялись на мостик — и последовала команда: «Сниматься с бочки». Наше соединение на этот раз изображало сторону «синих». По пути из Керченского пролива к Севастополю оно должно было подвергнуться нападению подводных лодок, авиации и торпедных катеров «противника». Учение

проходило днем, задачи были простые, да и крейсера уже хорошо сплавались. Казалось, можно было надеяться на успех. На деле получилось иначе. И все свалили на Сахарову.

В английском военном флоте особенно распространены два суеверия: страх перед цифрой «тринадцать» и заведомая уверенность в обреченности корабля, на борту которого находится женщина. Наш посол в Англии И.М. Майский однажды рассказывал мне, как в 1942 году командир английского крейсера «Кент» не хотел принимать на борт советскую делегацию, в которой находились две женщины. Едва уговорили. Когда эта делегация возвращалась на родину, крейсер столкнулся с танкером, и это несчастье целиком приписали присутствию на боевом корабле женщин. Получилось, что суеверие оправдалось.

Мы подобные суеверия считаем смешными, но женщину на боевых учениях я увидел впервые.

— Ну какие там учения, коль баба на борту.. — шутили моряки, когда вместе с комфлота на мостик поднялась Сахарова.

Серьезного значения этому не придали. Учения начались нормально. Первая их часть, в районе Феодосии, прошла успешно. Бригада крейсеров взяла курс на Севастополь. Неожиданно испортилась погода. Со стороны Новороссийска появились штормовые облака, по морю пошла рябь. Вскоре весь горизонт затянуло тучами. Для крейсеров это не преграда, а для авиации и торпедных катеров того времени — плохо.

Еще засветло поступило донесение о вынужденной посадке одного самолета где-то у Ялты. Торпедные катера не могли больше держаться в море. Учения пришлось отменить. Комфлота приказал мне следовать к месту посадки гидросамолета. Правда, наша помощь ему уже не потребовалась — его взял на буксир эсминец. Но беда приходит всегда не одна. Пронесшийся неожиданно шквал унес в открытое море несколько застигнутых врасплох барж. Качаясь с борта на борт, мы спешили оказать им помощь. Маневр удался, и баржи вскоре передали буксиру. Совсем стемнело, когда мы входили в Севастополь.

— Мы же предупреждали, что получится из учений, если... — осмелели «пророки». — Ведь сбылось наше предсказание?..

Уже в салоне в присутствии самой «виновницы» я рассказал об этом комфлота.

— Теперь ваша команда вполне серьезно поверит этой сказке! — рассмеялся Кожанов.

— Ну, а я на учения никогда больше проситься не буду, — полушутя добавила Сахарова.

Э.С. Панцержанский весь день стоял рядом со мной на мостике. Он не вмешивался в мои распоряжения, изредка вытаскивал из кармана свой «колдун» и что-то в него записывал. Когда крейсер входил в гавань, а нам предстояло в темноте и при довольно сильном ветре встать на бочку, Панцержанский зорко следил за каждой моей командой. Мы тогда считали позорным освещать бочку прожекторами и при любой погоде вставали в полной темноте. Этот маневр был отработан всеми крейсерами отлично. Он удался и на этот раз. Вся операция заняла не более десяти минут.

— Bravo, кэптен! — воскликнул Панцержанский и крепко пожал мою руку.

Это была последняя встреча с замечательным человеком и моряком. Я знал, что в годы Гражданской войны он командовал Онежской флотилией, потом бывал на кораблях Балтийского флота, командовал Морскими силами Черного моря. В последние годы своей жизни Э.С. Панцержанский работал в Москве.

В зимнее время, когда большинство кораблей становилось на ремонт, командиры занимались теоретической подготовкой. Изучали ошибки прошлых боевых учений, намечали будущие плавания. В штабе флота устраивались оперативные игры. Они заключались в том, что несколько дней подряд мы вели по карте сражения с вероятным противником. А вероятных противников в ту пору было у нашей страны более чем достаточно: в Германии и Италии фашизм бряцал оружием, нередко осложнялись дипломатические отношения и с Англией — следовательно, пристальнее приходилось наблюдать за Босфором, — прежние дружеские отношения с Кемаль-пашой день ото дня портились...

Мы учились давать решительный отпор тому, кто попытается напасть на Советский Союз. Несмотря на то что к строительству флота наша страна приступила позже, чем к созданию других видов Вооруженных сил, — и это, конечно, сказывалось: не хватало совершенной боеспособной техники, боевых плавучих единиц, — все же в середине тридцатых годов Черноморский флот имел достаточно подводных лодок, торпедных катеров и довольно сильную авиацию. Именно на них наше командование делало ставку. Готовились выполнять свои задачи и надводные корабли. Но роль их не переоценивалась. Кожанов был из тех командующих, которые здраво

смотрели на открывшиеся возможности применения торпедного оружия с подводных лодок и торпедных катеров, а также самолетов. Он по заслугам оценил огромные возможности, заложенные в них, искал лучшие тактические приемы, был страстным приверженцем сосредоточенных ударов.

— Если мы научимся в нужном месте и в определенное время наносить совместные удары, нам не страшны и крупные эскадры, — любил он повторять.

Черноморские моряки уже в те годы учились тесно взаимодействовать с авиацией. Командуя крейсером, я был свидетелем того, как истребители прикрывали нас при выходе из базы, как воздушные разведчики передавали сведения о «противнике» на наш флагманский корабль, а потом различные типы самолетов, от лодочных «дорье» до тяжелых ТВ-3, уходили далеко в море и совместно с надводными кораблями наносили удары. Морские летчики привыкали к морю и не боялись на своих тогдашних сухопутных машинах удаляться от берега на предельный радиус действия.

— Над кораблями я чувствую себя спокойно, — сказал мне однажды командир истребительной эскадрильи И.И. Шарапов.

На это были основания. Однажды в разгар учения один из истребителей совершил вынужденную посадку. Довольно свежая волна на море грозила погубить летчика вместе с самолетом. «Разрешите?» — спросил я у присутствовавшего на мостике командующего И.К. Кожанова и немедленно повел крейсер к месту происшествия. Все бинокли были направлены в сторону самолета, а он быстро уходил под воду. Черная точка становилась все меньше и меньше. Когда крейсер «отработал назад» и спасательная шестерка была спущена на воду, то только одно крыло еще оставалось над водой да летчик барахтался около него в своем тяжелом одеянии. Беспокойно летали над нами другие истребители, очевидно, с тревогой ожидая, чем все кончится. Но вот летчик на борту, и даже самолет, правда изрядно помятый, оказался на палубе.

Минуло много лет. Шарапов стал крупным авиационным начальником. Но при каждой встрече обязательно вспомнит, как хорошо леталось ему и его подчиненным, когда корабли были рядом.

Когда я плавал на кораблях, сначала в должности старшего вахтенного начальника, потом старшего помощника, то знал в Севастополе почти всех командиров кораблей и соединений по фамилии, имени и отчеству, со многими беседовал, слу-

чалось, мы вместе проводили время на берегу, но тесно соприкоснуться с ними мне не приходилось. Став командиром «Червонной Украины», мне довелось не только наблюдать за действиями товарищей с мостика корабля, но и близко познакомиться с ними в дни командирской учебы. Здесь каждый из нас сдавал своеобразный экзамен на зрелость, опытность, находчивость, смекалку. Тут уж никуда не денешься от глаз товарищей. Сразу оценят, кто чего стоит, кто на что способен.

Начальником штаба Черноморского флота в те годы был Константин Иванович Душенов — личность далеко незаурядная. Перед революцией он служил на крейсере «Аврора». После Февральской революции Душенова избрали членом судового комитета. Он участвовал в штурме Зимнего дворца и в боях под Царским Селом. В 1919 году вступил в партию. В годы Гражданской войны командовал Саратовским и Астраханским портами, а позднее — Севастопольским. После окончания Военно-морской академии Душенова назначили командиром учебного корабля «Комсомолец», а в 1930 году — начальником и комиссаром академии. Вот здесь я впервые встретил его. Энергия в нем была ключом. Кажется, чрезмерная энергичность даже стала причиной его скорого ухода из академии. Он начал проводить перестройку академии, не согласовав вопроса с высшими инстанциями. В ноябре 1930 года Душенова назначили начальником штаба Черноморского флота.

Таким образом, вернувшись после академии на Черное море, я вновь встретился с Константином Ивановичем.

Как я уже говорил, «Червона Украина» стала флагманским кораблем. Командующий флотом держал на крейсере свой флаг, а начальник штаба был непременным участником всех учений. Обычно Душенов прибывал на корабль раньше комфлота и организовывал работу своего штаба.

Душенов тоже принадлежал к той плеяде командиров, которые вышли из рядовых матросов, участвовали в Гражданской войне, потом уже, в зрелые годы, грызли гранит науки. Пройти такой путь было под силу лишь талантливым, энергичным и мужественным людям.

В узком кругу Душенова звали авроровцем или Костей Душеновым. По своему характеру он меньше всего подходил для должности начальника штаба. Непоседливый, он метался из одной части в другую, делал огромную работу, но подчас бессистемно, набегам. Таков уж был у него характер. Как говорится, каждому свое.

Я хорошо запомнил, как мы провожали Душенова на Север. Все собрались на вокзале. Кожанов обнял Душенова, и они крепко расцеловались.

На Севере Душенов командовал сначала флотилией, а потом — Северным флотом. Здесь в полной мере раскрылся его организаторский талант. До конца жизни он оставался верным ленинцем.

Из штабных специалистов нашей бригады запомнились флагманский штурман А.Н. Петров и флагманский механик Н.А. Прохвятилов. Это были не только отличные специалисты, до тонкостей знающие свое дело, но и прекрасные товарищи, отзывчивые, чуткие. Они всегда приходили на помощь, когда на корабле возникали какие-то затруднения. Не обращая внимания на свое служебное положение, Петров, когда было нужно, занимал место в штурманской рубке, а Прохвятилов, обрядившись в синее рабочее платье, спускался в машинное отделение, готовый в любую минуту помочь механикам крейсера. Когда я уехал в Испанию, а затем на Дальний Восток, наши пути временно разминулись. Великую Отечественную войну Петров встретил командиром крейсера «Максим Горький», испытал горечь отхода от Либавы до Кронштадта и перенес блокаду Ленинграда. Трудолюбивый, по-штурмански аккуратный, Анатолий Николаевич отдал все силы флоту.

В нашей бригаде было еще два крейсера. «Профинтерном» командовал Михаил Захарович Москаленко, «Красным Кавказом» — Николай Филиппович Заяц, о котором я уже подробно рассказывал. Когда я оставил «Червону Украину», на мое место пришел второй Заяц, по имени Андрей. Бригаду тогда в шутку стали называть заячьей. Эта кличка закрепилась за ней после одного эпизода. Однажды «Червона Украина» проводила артиллерийскую стрельбу, а «Красный Кавказ» буксировал щит. Вынос по целику первого залпа оказался настолько велик, что один снаряд-болванка вместо щита попал на мостик и едва не угодил в Н.Ф. Зайца.

— Заядлый охотник на зайцев сам едва не стал жертвой Зайца, — долго шутили в бригаде.

Москаленко стал командовать крейсером годом позже меня. Он быстро освоился с кораблем и был допущен к самостоятельному управлению.

Хорошо, когда все командиры кораблей соединения уже приобрели опыт, чувствуют локоть друг друга и на расстоянии понимают действия соседа. Чувствовали и мы это во время таких сложных маневров, как, скажем, взятие на буксир одного

крейсера другим или при ночной постановке мин. Во время учений требовались большой опыт, высокое мастерство личного состава, когда к «подбитому» крейсеру, качавшемуся без движения на волне, на большой скорости, вплотную — буквально в двух-трех десятках метров — подходил другой, отрабатывал машинами задний ход и, не теряя ни секунды, быстро подавал толстый стальной конец «потерпевшему бедствие».

Никогда не забудутся и совместные ночные минные постановки. В глухую, темную — хоть выколи глаз — ночь затемненные крейсера идут в таком тесном строю, что с носа одного можно было подавать бросательный конец на корму другого. (Это, кстати, и делали для передачи пакетов.) Моряки стоят по боевой тревоге. Слышатся только распоряжения командира да еле-еле просматриваются всплески воды от сброшенных мин.

В годы войны Н.Ф. Заяц воевал на Черном море, а М.З. Москаленко — на Балтике. В тяжелые дни блокады Ленинграда мне довелось посетить его линкор «Октябрьская революция». Он стоял у Балтийского завода с развороченной палубой, в которую угодила тяжелая бомба. Михаил Захарович рассказывал, как он буквально на «пяточке» маневрировал, стреляя по немцам и их танкам, когда те рвались к Ленинграду. Моряки били метко: снаряды так и ложились один за другим в нужных квадратах.

Город-герой Ленинград выстоял. Немалую помощь оказали ему моряки-балтийцы. Выполнил свой долг и М.З. Москаленко...

1935 год «Червона Украина» закончила успешно: по боевой подготовке крейсер занял первое место на флоте. Меня как его командира наградили орденом Красной Звезды. В конце января 1936 года группа черноморцев выехала в Москву. В Свердловском зале Кремля собрались представители всех флотов. М.И. Калинин вручил нам награды.

— Пришло время флоту принять большее участие в обороне страны, — сказал нам тогда Михаил Иванович. Действительно, наступала пора быстрого роста наших морских сил.

В середине августа 1936 года бригада крейсеров вышла из Севастополя и после двухдневных учений бросила якорь на Евпаторийском рейде. Там мы обычно занимались торпедными стрельбами. Командиры соединений любили проводить на этом рейде неделю-другую. Рейд, правда, был открытым, совершенно не защищенным от ветра, зато вдалеке от главной базы. Увольнение на берег не разрешалось, днем и ночью все были на своих местах.

В то время в мире становилось все тревожнее. На Дальнем Востоке устраивали провокации японские милитаристы. Приходилось ускоренными темпами создавать советский флот на Тихом океане. Многие знакомые командиры уже были отправлены туда.

Беспокойно стало и в Западной Европе, где фашистские государства — Германия и Италия — уже явно, неприкрыто готовились к войне.

Первые сообщения о мятеже, поднятом в Испании фашистами 18 июля 1936 года, мы как-то оставили без внимания. Не сразу поняли, что на Пиренейском полуострове разворачиваются события, которые могут выйти далеко за его пределы. Но с каждым днем вести оттуда занимали все больше места на страницах газет. Уже в августе о борьбе республиканцев с мятежниками говорилось на каждой политинформации; личный состав хотел знать, что происходит на испанском флоте.

Во время нашей стоянки на Евпаторийском рейде пришли газеты, содержавшие некоторые сведения о флоте Испании. Писали, что он сохранил верность республиканскому правительству и активно действует против мятежников в районе Гибралтара.

Вечером в салоне командира засиделись. На столе лежала карта Пиренейского полуострова. Синим карандашом была обозначена на ней линия фронта. Положение на суше для правительственных войск казалось вполне благоприятным. В руках мятежников находились только юг да отдельные районы на северо-западе. Весь восток и почти весь север оставались республиканскими. Республиканцы сохранили власть и в столице Испании — Мадриде.

В английском справочнике «Джейн» указывалось, что в испанском флоте числились два линкора, семь крейсеров, более двадцати эсминцев, несколько подводных лодок.

О вмешательстве фашистской Германии и Италии в испанские дела мы еще не знали и потому пришли к единодушному мнению: положение мятежников безнадежно. Так нам казалось в тот вечер...

На следующий день мы продолжали учения. Точно в восемь часов утра, едва на флагманском крейсере был спущен треугольный белый флаг с красным шаром посередине — «буки», означавший приказ сняться с якоря, корабли почти одновременно выбрали якоря и дали ход. Приятно было наблюдать за их слаженными действиями.

Мы совершили сложные маневры, потом «Червона Украина» приняла от буксира большой корабельный щит — цель, по кото-

рой должен стрелять «Красный Кавказ», и вышла в назначенную точку, чтобы оттуда начать движение. Артиллерия «Красного Кавказа» обладала весьма большой дальностью стрельбы. Когда наши дальномерщики докладывали, что на горизонте показались верхушки мачт крейсера, он уже открывал огонь.

— Залп! — передали из радиорубки.

Я внимательно наблюдал за своим секундомером. Через несколько секунд снаряды должны достичь цели.

Вообще первый залп на такой дистанции требовал внимания: между щитом и нашим кораблем было всего каких-нибудь двести метров, ошибка артиллеристов «Красного Кавказа» могла причинить нам большие неприятности.

Но все окончилось успешно.

Передав щит буксиру, наш крейсер стал готовиться к зенитным стрельбам. Нам предстояло встретить огнем самолет «противника» и поразить буксируемый им матерчатый конус. С этой задачей мы справились и довольные возвращались на Евпаторийский рейд. Уже стемнело, берег сверкал огнями; мы присоединились к кораблям, занявшим свои места.

Я уже почти три года командовал крейсером, сроднился с командой, с самим кораблем, но чувствовал: скоро расстанусь с ними. Начальство давало понять, что предстоящие осенние перемещения коснутся и меня. Стоя в тот вечер на палубе, думал: «Куда забросит меня судьба?»

— Вам срочная телеграмма, — прервал мои раздумья связист В. Билевич.

Телеграмм от командира бригады И.С. Юмашева и его штаба мы в то время получали немало: нам давали задания, торопили с выполнением планов, требовали отчетов... Но эта была не из штаба бригады, ее подписал командующий флотом. Я пробежал глазами текст, затем снова перечитал уже внимательно: «Вам разрешается сегодня же выехать в Москву».

Зачем в Москву? И еще так срочно. Почему комфлота телеграфирует непосредственно мне, минуя мое начальство? И наконец, что значит «разрешается»? Ни о каком разрешении я не просил, ничего подобного даже в мыслях не было.

Мелькнуло предположение: шутки связи, ошиблись адресом.

Следовало запросить командира бригады, но флагманский крейсер был еще в море. Послал запрос по радио и стал готовиться к переходу в Севастополь. «Сегодня же» — было сказано в телеграмме. Приходилось спешить. Неожиданное возвращение в базу обрадовало людей. На командирский мостик доносились шутки и смех. Команда отдыхала на полубаке, а я терялся в догадках.

КОМПАНЕРО РУСО

Далекое путешествие

Севастополь встретил меня семафором — штаб флота сообщал, что билеты на вечерний поезд забронированы, и запрашивал о моей готовности к отъезду. Радиограмма командира бригады подтверждала: надо выезжать. О причине вызова опять ни слова. Решил обратиться прямо к командующему. «Приезжайте, буду в штабе», — коротко сказал он по телефону и повесил трубку.

Вестовой Шевченко успел надрать пуговицы на моем новом кителе и сменить чехол на фуражке. Я уложил небольшой чемоданчик. Вот и все сборы. Я был тогда холостяком: заезжать на квартиру мне не требовалось. С Графской пристани отправился прямо в штаб. Комфлота принял сразу. На столе его лежали карты. Видимо, шла подготовка к новым учениям.

— Как вы думаете, зачем вас вызывают? — Кожанов прошелся по кабинету.

— Жду, пока вы скажете, товарищ флагман флота.

— Понятия не имею. — Он пожал плечами. — Приготовьтесь на всякий случай доложить о ходе боевой подготовки, о состоянии дисциплины на корабле.

И весь разговор. В глубине души я был обижен, считал, что командующий почему-то скрывает причину вызова.

Признаться, не без опаски входил я в Москве в новое здание, где тогда помещалось Управление Военно-морских сил. Чем-то встретит меня начальство, которому я столь срочно понадобился?

Владимира Митрофановича Орлова, начальника Морских сил РККА, я знал давно, еще с тех пор, когда был курсантом Военно-морского училища. Два года мы состояли на учете в одной партийной организации. Не раз приходилось нам разговаривать с Владимиром Митрофановичем неофициально, запросто, по-дружески. Орлов любил потолковать с молодыми моряками, иногда нарочно вызывал на острые споры, ин-

тересуясь нашим мнением по разным вопросам. Однако с тех пор прошло много времени. Орлов уже пять лет возглавлял Военно-морской флот и, как рассказывали, заметно переменился. В его манерах стало проскальзывать что-то барственное: он мог отпустить довольно ядовитую шутку в чей-либо адрес, задать неожиданный и коварный вопрос, на который сразу и не найдешь, что ответить...

В тот раз Орлов держался просто. Он лишь спросил что-то о службе на корабле и приказал ждать вызова к К.Е. Ворошилову.

Вызов последовал без задержки. Меня встретил управляющий делами Р.П. Хмельницкий и направил в одно из управлений.

— Известно ли вам, какие события происходят в Испании? — сразу спросил начальник управления Семен Петрович Урицкий.

— Конечно, — ответил я, несколько удивленный этим вопросом.

— А хотели бы вы отправиться туда? — Не дав мне ответить, он стал рассказывать о гражданской войне на Пиренейском полуострове, причем намеренно сгущал краски, стараясь подчеркнуть опасность, которой подвергается всякий, кто попадает в эту страну. — Словом, учтите, что вас ждет, и подумайте, прежде чем говорить «да» или «нет». Все зависит от вашего желания.

У меня не было особой нужды раздумывать. Я сказал, что согласен.

— Очень хорошо, — отозвался Урицкий. — Я был обязан предупредить вас и доложить начальству, если замечу, что вы колеблетесь. Вы назначены в Испанию нашим военно-морским атташе.

Это было так неожиданно, что я не сразу нашелся, что ответить. Урицкий внимательно посмотрел на меня:

— Что вы знаете об Испании? — Видимо, на моем лице была написана растерянность. — Разумеется, как моряк, не больше, — поспешил он добавить.

Затем извинился, сказав, что сейчас ему надо уйти на несколько минут, пока я собираюсь с мыслями, и оставил меня одного.

На столе лежала карта Пиренейского полуострова. Я смотрел на нее. В памяти возникали почему-то события далекого прошлого. Но не об экспедициях же Колумба говорить, не о «непобедимой армаде» или Трафальгарской битве!.. На карте увидел небольшой порт Виго. Некогда там стояли русские эскадры парусных кораблей: пополняли запасы провизии, вели боевую подготовку в предвидении сражений с турками.

Кадис... И там русские корабли бывали. Кажется, в 1717 году в этом порту происходила передача пяти крупных кораблей и трех фрегатов, проданных царским правительством испанскому королю. «Дела давно минувших дней...» А в наше время? Последнего испанского короля, помнится, звали Альфонсом XIII. Его свергли в 1931 году. Потом в стране хозяйничала реакционная буржуазия. В 1936 году было создано правительство Народного фронта...

Вернулся Урицкий, сел за стол и выдвинул какой-то ящик. Я усмехнулся. Припомнился анекдот, рассказанный в свое время преподавателем академии. Некая важная персона в английском военно-морском флоте проверяла офицеров, которых предполагалось использовать на работе за границей. Она вызывала офицера, сажала его одного за свой стол писать заявление. Несколько минут спустя важное лицо возвращалось в комнату и спрашивало с порога: «Итак, сэр, что лежит в среднем ящике моего стола?» Если кандидат не мог ответить, его признавали непригодным к службе за границей.

Я, конечно, не думал рыться в чужих столах. Рассказал Урицкому все, что сохранилось в памяти.

— А что вы знаете о состоянии испанского флота? — спросил меня Семен Петрович.

Я помянул про себя добрым словом английский справочник, который мы совсем недавно листали в кают-компании «Червоной Украины». Стал перечислять линкоры, крейсера, эсминцы, назвал основные базы — Кадис, Эль-Ферроль, Картахену.

Не знаю, какой балл мысленно выставил мой экзаменатор, но, видимо, экзамен я все же сдал.

Затем Урицкий начал знакомить меня с обязанностями военно-морского атташе.

Всего лишь несколько дней назад были возобновлены дипломатические отношения между СССР и Испанией. Из советских людей в Испании находились только вездесущие журналисты. В «Правде» появились первые корреспонденции Михаила Кольцова. Их читали с огромным интересом. Было много желающих поехать в эту страну, чтобы воевать на стороне республиканского правительства, но ни одного добровольца еще не отправили. В Мадрид выехал наш посол М.И. Розенберг. За ним следом отправился военный атташе В.Е. Горев. Теперь предстояло ехать мне.

Водя карандашом по карте, Урицкий знакомил меня с положением на фронтах.

— Условия, в которых вам предстоит работать, необычные. Ваша задача заключается в том, чтобы по возможности помогать флоту законного правительства республики... Когда можете вылететь в Париж? Штатское платье у вас есть?.. — забросал меня вопросами Урицкий.

Я ответил, что штатского платья у меня нет, и мне были даны сутки на сборы и экипировку.

Уже прощаясь, Семен Петрович спросил, что я знаю о Лепанто. Может быть, он думал о Сервантесе, солдате испанского флота, потерявшем в морской битве при Лепанто руку? Не случись этого, возможно, Сервантес не стал бы писателем и человечество не получило бы «Дон Кихота»? Я вспомнил лишь, что при Лепанто христианский Запад сражался с мусульманской Турцией. Остальное узнал позднее: подробности из биографии Сервантеса, то, что битва при Лепанто была последней битвой галерного флота, на смену которому пришли парусные суда, что после этой битвы владычество Испании на морях уже стало ослабевать... Многое об Испании мне еще предстояло узнать.

Рано утром 23 августа 1936 года я вылетел из Москвы. Авиация была не нынешняя. Через несколько сот километров следовали посадки, не один раз меняли в пути самолеты. В Каунасе пересели в самолет с немецким экипажем. По пути в Берлин в Кенигсберге снова пересели.

На аэродромах Германии мы, советские люди, держались вместе: кругом были фашисты. Звучали отрывистые, рубленные фразы. Все служащие приветствовали друг друга на военный лад.

После Кельна погода испортилась, самолет шел в облаках, стекла вспотели. Стемнело... Когда мы вырвались из серой облачной ваты, внизу стала видна масса огней.

— Париж! — прокричал мне на ухо сосед, работник нашего торгпредства Горбунов. — Смотрите!

Он стал показывать в иллюминатор Эйфелеву башню, Елисейские Поля... Я ничего не мог разобрать. Да и мысли были заняты другим. В Москве мне говорили: «Ваша задача — как можно скорее прибыть на место». А как я доберусь в Испанию из Парижа? И встретят ли меня в Париже?

Самолет приземлился в аэропорту Орли. Его сразу окружила оживленная, шумная толпа встречающих. Я осматривался вокруг.

— Вы Кузнецов? — спросил меня совершенно незнакомый человек и приветливо улыбнулся: — Я Бяллер, секретарь

советского авиационного атташе во Франции. Поедем? — Он уже вел меня к машине.

— Как вы меня узнали?

Бяллер рассмеялся:

— Не так уж трудно узнать товарища, который первый раз в жизни надел штатский костюм, да еще сшитый наспех.

А я-то воображал, что ничем не отличаюсь от остальных пассажиров!

Пришлось признаться, что я действительно экипировался за один вечер.

— Я думаю поместить вас в отеле «Сен-Жермен». Это от посольства недалеко. Вам там будет удобно, — обратился Бяллер ко мне по-русски, а шоферу дал указание по-французски.

В гостинице нас встретила смуглая девушка по имени Кармен. Кажется, я был первым русским, которого видела эта испанка, но вскоре она стала нашим другом, встречала в Париже много советских добровольцев. Потом я не раз слышал ее имя от товарищей, прибывавших в Картахену. Я вспомнил о Кармен через год, когда возвращался на Родину. Вышло так, что вторично в Париж я приехал во время Всемирной выставки. Все гостиницы были переполнены, и я напрасно колесил по городу в поисках пристанища. Вдруг меня осенила мысль.

— Везите в гостиницу «Сен-Жермен», — попросил я шофера.

Кармен встретила меня как старого, доброго знакомого:

— Прошу, сеньор, немного подождать, и я все устрою.

Она кого-то переселила, и я вскоре получил отличный номер. Кармен сразу перешла с французского на испанский язык, забросала тысячу вопросов о положении на фронтах, о жизни в Мадриде и Валенсии...

А пока я должен был осмотреться в Париже. Приветливый, жизнерадостный Бяллер принялся тут же знакомить меня с городом. Поужинать мы решили на Монмартре — сразу, можно сказать, окунуться в гущу парижской жизни. Было уже за полночь. Рестораны, дансинги, кабаре — словом, всякие развлекательные заведения манили прохожих огнями тысяч реклам. Париж развлекался.

Это был особый Париж — город богатых бездельников и туристов. На Монмартре можно было встретить людей, говорящих на самых разных языках. Было много американцев и англичан. Лондонская «золотая молодежь» да и весьма пожилые джентльмены приезжали в Париж, чтобы провести

здесь уик-энд — конец недели. Их доставляли многоместные пассажирские самолеты и даже личные авиетки.

В общем, уже в первый вечер я увидел это странное зрелище — Париж иностранцев, приехавших сюда тратить свои фунты, доллары и бог весть еще какую валюту. Трудовой Париж спал. Его я наблюдал из окна гостиницы ранним утром, когда едва забрезжил рассвет: возчиков, потянувшихся с фургонами к рынкам, ремесленный люд, рабочих.

Мне не спалось. Голова была полна забот: как я сумею справиться здесь со своими делами, а главное, как быстрее попасть в Мадрид? В девять утра я пришел в наше посольство. Советским послом в Париже был тогда В.П. Потемкин. Он сразу пригласил меня к себе, познакомил с обстановкой, рассказал новости. Для меня главной новостью было то, что регулярного сообщения между Парижем и Мадридом уже нет. М.И. Розенберга и военного атташе В.Е. Горева отправляли специальным самолетом, но сделать это было невероятно трудно и стоило очень дорого. По-видимому, мне придется ждать okazji: время от времени в Париж приходили испанские самолеты, чтобы взять закупленное раньше авиационное имущество. Вот на один из таких самолетов и надо рассчитывать.

Меня интересовала позиция французского правительства, возглавляемого социалистом Блюмом. Потемкин сказал, что оно настроено как будто сочувственно к республиканцам, но старается держаться в стороне, помогает неохотно, особенно оружием, которое им нужнее всего.

Прошло немного времени, и все убедились, к чему привела эта позиция «сочувствия» французского правительства. Даже за золото республиканцы не могли купить у французов оружия, а фашистская Германия и Италия всю вооружали мятежников, открыто помогали им своими кораблями и самолетами.

О положении на фронтах в Испании меня информировал атташе по военно-воздушным силам Н.Н. Васильченко, начальник Бяллера. Самым крупным событием тех дней явился захват войсками Франко Бадахоса. Это позволило мятежникам, действовавшим на юге, соединиться со своими северными гарнизонами. Я вспомнил, как на «Червонной Украине» мы анализировали положение на фронтах и единодушно пришли к выводу, что дела у мятежников безнадежны. Теперь все выглядело куда менее оптимистично, скорого окончания гражданской войны уже не предвиделось.

В общем, Франко, подняв мятеж, не смог захватить власть сразу, а республиканцы не сумели подавить мятежников, когда те переживали критические дни. Правительству Испании не хватило решительности и организованной военной силы. Потом Франко с помощью фашистских государств окреп. Республиканцы надеялись на помощь Франции. Но эта помощь была платонической — добрые слова, да еще сказанные вопреголосу, не могли заменить пушек и самолетов. Горячее сочувствие республиканцы с самого начала встретили лишь со стороны Советского Союза. Из нашей страны уже шли в Испанию пароходы с продовольствием и одеждой. Советское правительство открыто заявило о своей готовности помочь республиканскому правительству всеми возможными средствами. Но достаточно взглянуть на карту, чтобы понять, насколько сложна была эта задача.

На следующий день в Париж прилетел Б.Ф. Свешников, назначенный в Испанию авиационным атташе. Значит, ждать нам предстояло вместе. Мне стало веселее. Решил, что Свешников скорее обеспечит наш перелет. Он лучше меня владел французским и быстрее мог найти общий язык с пилотами.

— Шел бы только самолет, а мы пристроимся, — шутил он. Пока что решили использовать свое пребывание в Париже, чтобы экипироваться. Все тот же Бяллер отвел нас в магазин «Старая Англия», где мы и заказали костюмы.

Шитье костюмов отняло не так много времени. Девушка, принимавшая заказ, сообщила на русском языке, что примерка состоится в тот же день, а если мы согласимся приплатить небольшую сумму за срочность, на завтра все будет уже готово. Мы согласились. Заказали еще полосатые брюки, Бяллер сказал, что это просто необходимо. Купили модные шляпы (надеть их в Испании ни разу не пришлось).

Началось томительное ожидание. Каждый день мы наведывались в посольство, затем бродили по Парижу или сидели на аэродроме Орли.

Наконец прилетел испанский военный «Дуглас». Летчики были согласны захватить нас, если мы не будем претендовать на особые удобства. Мы были рады устроиться среди ящиков с запасными частями.

И вот самолет с испанскими опознавательными знаками вырубивает на взлетную дорожку. Толпы парижан горячо приветствуют его. Пассажиров немного — всего несколько человек, сопровождающих груз. Среди них представитель Министерства финансов Хосе Лопес. Усевшись на ящике,

пытаюсь завести разговор с попутчиками по-французски. К удивлению, они понимают меня, а больше всего помогают мимика и жесты. В Тулузе, где нам предстоит ночлег, выходим из самолета друзьями.

Испанские летчики долго и горячо обсуждают маршрут завтрашнего перелета Тулуза — Мадрид. Спорят, как лучше лететь. Кратчайший путь — через Сарагосу, но ее уже захватили мятежники. Можно лететь над республиканской территорией, но тогда придется сделать изрядный крюк. Решили лететь через Сарагосу.

После короткого сна приезжаем на аэродром рано утром. Техники прогревают моторы. Черные дымки и языки пламени с ревом вырываются из выхлопных труб. В Тулузе пасмурно, облака висят над самыми крышами невысоких ангаров. Едва колеса самолета отрываются от земли, попадаем в плотную массу облаков, застилающую все. Летчики набирают высоту — впереди Пиренейские горы. Перевалив их, продолжаем полет на высоте пяти тысяч метров. За горами кончились облака. Скоро Сарагоса. Высота — наша единственная защита от зениток и истребителей мятежников. Впрочем, товарищи, которым приходилось уже летать над вражеской территорией, утверждают, что встреча с самолетами мятежников маловероятна.

Пассажиры-испанцы продолжают свои разговоры; жестикулируя и горячась, обсуждают, когда республиканское правительство победит мятежников и как народ расправится с монархистами. Мы со Свешниковым смотрим в окно. Но много ли увидишь с такой высоты? Замечаем только, как зеленые массивы Северной Испании постепенно сменяются серыми, выжженными солнцем полями. Чем южнее, тем однообразнее ландшафт. В районе Сарагосы пробуем определить линию фронта. С такой высоты, конечно, это не удастся.

— Вот наше место. — Вышедший к нам штурман жестами показывает, что идем на снижение, и предостерегающе дотрагивается до ушей: дескать, не удивляйтесь, если почувствуете боль, Сарагоса остается позади.

На мадридском аэродроме не сразу удается узнать адрес советского посольства: обосновалось оно в городе недавно. Наконец нам называют отель «Альфонс». Не имя ли короля, свергнутого пять лет назад, носит отель? Случайный попутчик из Министерства финансов Хосе Лопес любезно предлагает подвезти нас. Ни он, ни я тогда не предполагали, что несколько месяцев спустя я буду провожать его на советский

транспорт «Нева», когда он отправится в Советский Союз с важным поручением своего правительства.

Мадрид выглядел взбудораженным. Мне уже приходилось видеть крупные южные города — Стамбул, Афины, Порт-Саид и Яффу — с их шумными, красочными улицами и базарами. Мадрид был совсем иным. На его улицах на первый взгляд шла обычная мирная жизнь; бойко торговали лавки и рестораны, выбравшиеся по случаю летнего времени на тротуары. Но проезжую часть заполнили люди и машины, двигались толпы с плакатами и знаменами. Многие были вооружены, лица у всех серьезные, сосредоточенные, все разговаривали громко, словно старались перекричать друг друга. И среди этих шумных толп по узким улицам мчались машины с расписными бортами. Нам объяснили, что испанские шоферы вообще не признают малых скоростей, а во время войны считают их и вовсе недопустимыми. Они неслись сломя голову, непрерывно сигналив, высовывались из кабины и сопровождали гудки красноречивыми выкриками и жестами.

Едва я успел обосноваться в номере, ко мне зашел Свешников: надо идти к послу.

Марселя Израилевича Розенберга я видел впервые. В просторном номере гостиницы за большим столом сидел невысокий человек с приветливым лицом и немного грустными теплыми глазами. Первый наш разговор был коротким: Марсель Израилевич спешил. Кратко обрисовав политическое и военное положение в стране, он подчеркнул, что нуждается в нашей помощи: ему надо иметь ясное представление о республиканской авиации и флоте.

Более обстоятельно пришлось беседовать с Розенбергом позднее, в первых числах сентября 1936 года. В тот вечер мы долго бродили по Мадриду.

Хотя Розенберг приехал в Испанию ненамного раньше нас, он был значительно лучше осведомлен о положении в стране и международной обстановке. Опытный дипломат, раньше являвшийся представителем Советского Союза в Лиге Наций, он прекрасно знал европейские дела. Теперь ему как первому советскому послу приходилось налаживать дипломатические отношения с республиканским правительством. Формально дипломатические отношения между СССР и Испанией были установлены еще в 1933 году, вскоре после свержения короля и провозглашения республики. Но приход к власти реакционных буржуазных партий вызвал охлаждение между нашими странами. Назначенный в Советский Союз посол Альварес

дель Вайо так и не выбрался в Москву. Наш посол в Испании А.В. Луначарский по пути в Мадрид задержался в Париже. Там Анатолий Васильевич заболел и умер.

Розенберг подробно рассказывал об отношении разных европейских стран к гражданской войне в Испании, приводил факты, насколько открыто и бесцеремонно помогают мятежникам фашистские государства.

— Что станет делать Англия? Как поведет себя правительство Чемберлена? Оно, видимо, постарается избежать вмешательства. Подождет, откуда определится победа, и поддержит сильного: испытанная английская политика.

Все же Розенберг был настроен оптимистично. Он еще надеялся, что Франция займет благожелательную позицию в отношении республиканского правительства и выполнит обязательства по поставкам заказанного оружия. Примерно через полгода мне пришлось совершить вместе с М.И. Розенбергом поездку в город Альбасете, где формировались интернациональные бригады. Тогда уже стало ясно, что французское правительство, как и английское, своей политикой «невмешательства» фактически помогает фашистам душить Испанскую республику.

— Да, того, что теперь происходит, мы не могли предполагать, — сказал мне тогда Марсель Израилевич, возможно вспоминая наш прежний разговор.

...Представившись послу, мы со Свешниковым отправились к Владимиру Ефимовичу Гореву. Кабинет Горева был тут же, в одном из номеров отеля. На столе лежали карты, на которых по всем правилам военной науки была обозначена обстановка на фронтах. Одетый в штатское, Горев оставался военным человеком — подтянутым, немногословным, кратко и точно излагающим свои мысли.

Наш разговор касался общей военной обстановки. Мы слушали Горева и следили по карте. Совсем еще недавно, когда город Бадахос на шоссе Мадрид — Лиссабон принадлежал республиканцам, северная и южная группы мятежников оставались разъединенными. Но вот свежие красные и синие линии обозначили новое положение воюющих сторон. Объединившись, мятежники получили возможность сосредоточить усилия для атак на столицу. Накануне пал город Оропеса. Мятежники продвигались к Талавере — важному пункту в устье долины, ведущей к Мадриду.

— Это направление особенно беспокоит республиканское правительство, — сказал Горев. — Хотя на северо-западе, в го-

рах Гвадаррамы, мятежники находятся ближе к столице, там местность более благоприятна для обороны.

Неутешительными были сведения и о положении на севере. Мятежники атаковали Ирун и перерезали последнюю дорогу, идущую к Франции. Однако огромная территория на востоке страны контролировалась республиканцами.

— Постарайтесь побыстрее ознакомиться с обстановкой, — сказал Горев в заключение.

Тут же он назначил мне час для «чисто флотской» беседы. Она состоялась на следующее утро. Однако мне не пришлось работать бок о бок с Горевым. Обстоятельства разъединили нас. Я почти все время был на флоте, Горев — в центре страны. Мы с ним еще не раз встречались, толковали на разные темы, но работали врозь. Тем не менее я успел высоко оценить его знания, организованность и храбрость.

Во время обороны Мадрида Владимир Ефимович почти безвыездно находился на переднем крае, отлично знал обстановку и работал с огромным напряжением. Вряд ли кто-нибудь еще внес столь большой вклад в дело помощи испанским товарищам. К сожалению, его дальнейшая судьба сложилась так, что эта огромная работа осталась неосвещенной. Я не имею возможности восполнить этот пробел. Думаю, это лучше сделают его товарищи по сухопутным войскам,

В первые дни пребывания в Мадриде я встретился и с известным нашим журналистом Михаилом Ефимовичем Кольцовым. Как-то вечером в маленькой комнате отеля «Альффонс», где была расположена столовая для работников нашего посольства, собралось много народу. Пришли гости, среди них «старые испанцы» — Михаил Кольцов и кинооператор Роман Кармен.

Кольцов и Кармен сразу оказались в центре внимания. Они вернулись из Толедо, где наблюдали атаку на замок Алькасар. В этом замке, вначале находившемся в руках республиканцев, засели мятежники. Кольцов очень живо, остроумно рассказал, что происходило на его глазах. Вместо того чтобы решительно наступать, республиканцы уговаривали, убеждали осажденных сдаться. А те отвечали ураганным огнем. Применить артиллерию республиканцы не решились, хотели сохранить замок как национальный памятник.

В конце ужина мы разговорились с Кольцовым о «домашних делах». Узнав, что я только что приехал, он стал расспрашивать меня, что нового в Москве, на Черном море. Ему была дорога каждая весточка с Родины.

— Мой брат, художник Борис Ефимов, года три назад плавал на черноморском крейсере в Грецию и Италию, — вспомнил он. — Может, вы его знаете?

Б.Е. Ефимова я знал, но что они с Кольцовым братья, об этом услышал впервые. Во время упомянутого похода я служил старшим помощником командира на крейсере «Красный Кавказ». И сейчас помню, как мы принимали Бориса Ефимова и писателей Ильфа и Петрова. Кажется, я им тогда изрядно досаждал, требуя точного соблюдения порядков, установленных на военном корабле. Ничего не поделаешь, служба...

Кольцов смеялся, сыпал шутками и анекдотами, а глаза его внимательно смотрели на собеседников из-за толстых стекол очков. Испанские дела он знал гораздо лучше всех нас. И не только потому, что раньше приехал. Кольцов обладал удивительным даром очень быстро и верно разбираться в самой сложной обстановке. Может, этому его научила профессия журналиста? Он уже успел побывать в Барселоне, на центральном и арагонском фронтах, встречался со многими деятелями правительства Хиралья и будущего правительства, которое, как все говорили, в скором времени должен был сформировать Ларго Кабальеро. Как корреспондент «Правды» Кольцов был принят президентом М. Асанья. Всем этим деятелям он давал короткие, точные, хотя и не всегда лестные, характеристики.

Лидеры Республиканской партии М. Асанья и Х. Хираль были несомненными противниками фашизма, но очень робко решали важнейшие проблемы, волновавшие народные массы. Они признавали, что в стране надо ликвидировать остатки феодализма, но откладывали это на неопределенное время. Острее всего стояли в Испании, пожалуй, аграрный и национальный вопросы, особенно в Басконии и Каталонии. Затяжка с их решением приносила серьезный вред делу.

Кольцов говорил, что Асанья и Хираль в тяжелой обстановке гражданской войны не способны управлять страной. Нерешительность правительства использовали монархисты, которые и мятеж готовили поэтому почти открыто. Они сумели хорошо организовать. А правительство своим бездействием помогало им.

В течение месяца гражданской войны Хираль и его соратники восстановили против себя почти все партии и широкие народные массы.

Самой крупной оппозиционной силой в стране была Социалистическая партия, но она тоже не имела ясной программы

борьбы. На ее левом фланге стоял Ларго Кабальеро, на правом — Индалесио Прието. Кабальеро дал такую характеристику правительству Хираля: «Это комедия, а не правительство. Это позор страны!» Кабальеро готовился сформировать свой кабинет, и Прието должен был войти туда. В силу сложившихся обстоятельств Прието стал попуччиком Кабальеро, но это не мешало ему относиться к будущему премьеру с открытой враждебностью. Прието называл социалиста Кабальеро безумным фанатиком.

На сочные эпитеты он вообще не скупился, особенно когда шла речь о политических противниках...

Старые соперники (и союзники) Л. Кабальеро и И. Прието после победы испанского фашизма оказались в эмиграции. Они умерли в Мексике. Надо отдать им должное: оба, как могли, боролись за республику.

Из разговора с Кольцовым я понял, что и от правительства Кабальеро трудно ждать твердых последовательных действий. Но все же оно было более надежным, чем кабинет Хираля.

Довольно значительной силой в то время были анархисты. Однако из-за своей неорганизованности, нежелания соблюдать дисциплину и порядок они приносили не пользу, а вред Испанской республике. Они громче всех кричали, не скупившись на революционные фразы, но похвастаться такими же революционными делами не могли: в бой анархисты отнюдь не рвались.

Единственной партией, которая ставила перед собой ясную цель, отдавала все силы борьбе с мятежниками, имела мужественных руководителей, была Коммунистическая партия Испании. Кольцов успел установить тесную связь с коммунистами. Хосе Диаса и Долорес Ибаррури он знал давно, говорил о них с восхищением.

— Но, — подчеркивал он, — Компартия Испании очень молода, ее влияние на народ еще недостаточно, она только завоевывает у него авторитет. Кругом горячие головы. Энтузиазма и героизма хоть отбавляй, а порядка еще мало.

Я посоветовался с Кольцовым, как мне лучше установить связь с республиканским флотом. Он сказал, что флотскими делами занимается Прието, вернее, не занимается никто. О Прието говорят как о будущем морском министре. В ожидании смены кабинета он сидит в министерстве, раскладывает политический пасьянс и пишет статьи для газет. Но идти мне следовало все-таки к нему.

Потом мы не раз виделись с Кольцовым. Помню, я встретил Михаила Ефимовича после его поездки на север — в Астурию и Басконию. Узнав, что я уже побывал там, он воскликнул:

— Не может быть! Как же это вы успели? — Оказывается, я опередил Кольцова недели на две. На его лице было написано недоверие и, пожалуй, разочарование. Как журналист, он привык успевать всюду первым. В то время Кольцов был очень известен. Его корреспонденции перепечатывали, на его статьи ссылались газеты многих стран. Каждый фельетон Кольцова становился событием. Назвать другого столь популярного в ту пору журналиста я не решаюсь.

На север Испании я действительно попал раньше Кольцова, в двадцатых числах сентября, с кораблями республиканского флота. Но когда я прочитал его записки о поездке на север, то поразился, насколько больше моего он сумел там подметить.

Свое свободное время в Мадриде, как, впрочем, и потом, в Картахене, я тратил на изучение испанского языка. Возвращаясь в гостиницу, усаживался за учебники. А по вечерам мы со Свешниковым бродили по городу среди людей, одетых в моно — темно-синие комбинезоны на молниях. Эту одежду можно было видеть и на мужчинах, и на женщинах. Пиджаки и шляпы тогда совсем не встречались. Многие горожане ходили вооруженными.

Как раз в это время мятежники начали бомбить Мадрид. Первый налет авиации особого вреда не причинил, бомбы упали в стороне. Зато пальбы было много. Стреляли все, у кого было хоть какое-то оружие. Стреляли даже из дамских пистолетов. Находиться в это время у окна комнаты было опасно: можно было легко стать жертвой шальной пули.

Однажды М.И. Розенберг предложил мне поехать с ним в морское министерство. Посольская машина остановилась у парадного входа богатого особняка. Некоторые товарищи уже рассказывали мне, что все министерства в Испании обставлены роскошно, а военные — особенно. Морской офицер встретил нас и повел на второй этаж. Уже в вестибюле мы увидели много картин, ковры, богатую мебель. Будущий министр Индалесио Прието сидел в огромной комнате, больше похожей на будуар какой-нибудь испанской принцессы, чем на служебный кабинет.

Очень точный и красочный портрет Индалесио Прието нарисовал Михаил Кольцов в своем «Испанском дневнике»:

«Он сидит в кресле, огромная мясистая глыба с бледным ироническим лицом. Веки сонно припухлены, но из-под них

глядят самые внимательные в Испании глаза». Дон Индалесио, или, как его часто называли, Инда, производил впечатление неповоротливого и ленивого человека. Но стоило поговорить с ним несколько минут, и становилось ясно: первое впечатление было неверным. В этой глыбе сохранилось много энергии. Прието обладал острым умом, хотя и несколько циничным. Это был опытный политический деятель, более тридцати лет подвизавшийся на политической арене. Не раз он избирался в кортесы. Все знали: дон Инда — человек деловой и хитрый. О жизни Прието говорили разное. Было широко известно, что дон Инда весьма равнодушен к женщинам, и на этой почве с ним происходили разные истории. Рассказывали, что на одном совещании в Социалистической партии ему задали прямой вопрос по этому поводу. Прието будто бы встал из-за стола и картинно провел рукой по своей необъятной фигуре на уровне груди:

— Все, что выше, — для партии, остальное — для себя.

Прието был уже знаком с Розенбергом и встретил нас радушно:

— Я еще не министр и не могу принимать решения, но познакомлю вас с человеком, который вам поможет. Это один из членов Центрального комитета флота, не стану возражать, если вы вместе с ним отправитесь в Картахену или в Малагу.

Моряка, с которым познакомил меня Прието, звали Педро Прадо. Он оказался активным участником подавления мятежа на кораблях. После разгрома фашистов на флоте его избрали в Центральный комитет, сосредоточивший в своих руках фактическую власть над республиканской эскадрой. В Мадриде, по существу, не было никого, кто управлял бы флотом. Мы вышли от Прието вместе с Прадо.

— Пригласить вас к себе в кабинет я не могу: никакого кабинета у меня нет. Я постоянно нахожусь на кораблях. Пойдемте в бар, там потолкуем, — сказал он, улыбаясь.

Бар помещался в здании министерства этажом ниже. Мы сели за столик, заказали пару бутылок сервеса, попросту говоря, пива.

Прадо владел французским языком, и это облегчало дело. Оказалось, что в руководстве флота он, пожалуй, единственный коммунист. В то время на флоте шла борьба за влияние главным образом между республиканцами и социалистами. Прието, ставший вскоре министром, принял все меры, чтобы поставить на ключевые позиции своих единомышленников — правых социалистов. Специальным комиссаром он назначил

Алонсо Бруно, дав ему самые широкие полномочия. Бруно следил за всеми действиями коммунистов, а заодно и советских добровольцев.

В такой обстановке Прадо приходилось нелегко, но он пользовался среди матросов большим авторитетом. Это был высокий худой человек в сером флотском моно. Он очень много курил, зажигал одну сигарету от другой, говорил быстро, проглатывая отдельные слоги, как все испанцы-южане.

Прадо был рад нашему знакомству, он хотел рассказать обо всем, что происходило на кораблях, о борьбе с мятежниками, но времени у нас оставалось очень мало. Договорились через день выехать в Картахену — базу республиканского флота.

В назначенный час Прадо заехал за мной. Поезд отходил из Мадрида под вечер и прибывал в Картахену в первой половине следующего дня. Теперь мы могли обстоятельно поговорить. Карта, на которой обозначалась линия фронта и на суше, и на море, помогала нам понимать друг друга.

В сущности, только после этой беседы я получил первое истинное представление о событиях, происходивших в последние месяцы на флоте. Коротко говоря, дела обстояли так. Февральские выборы в кортесы 1936 года принесли победу Народному фронту. Они показали, что революция в Испании не умерла. Вот тогда-то реакционные элементы во главе с генералами и адмиралами сделали ставку на вооруженный мятеж против республики. Генерала Франко уличили в заговоре буквально на второй день после победы Народного фронта. В порядке наказания его назначили генерал-губернатором на Канарские острова. Сообщникам Франко — адмиралам и офицерам, которых уволили из армии и флота, удалось сохранить полные оклады и, разумеется, свободу, так что они могли за казенный счет продолжать подготовку заговора.

И эта подготовка шла вовсе не только в Испании. В Генеральных штабах Германии и Италии были созданы специальные отделы, поддерживавшие связь с заговорщиками, занимавшиеся детальным планированием и материальной подготовкой мятежа. Германские корабли — причем не какие-то второстепенные суда, а линкоры, крейсера, эсминцы — все лето находились в портах Испании. Они стояли наготове, чтобы в случае нужды помочь мятежникам. В полной боевой готовности были морской и воздушный флоты Италии. На территории соседней Португалии создавались склады оружия и боеприпасов. На многих кораблях и во многих гарнизонах в заговоре участвовали все офицеры. Это было неуди-

вительно, если учесть, что кадры строевых офицеров веками формировались из представителей аристократических семей и придворной знати. Заговор почти до последней минуты сохранялся в тайне.

Лишь случайное обстоятельство помогло раскрыть его. За несколько дней до начала мятежа командир крейсера «Республика», находившегося в капитальном ремонте, сообщил морскому министру о готовящемся восстании. Он не осмелился сделать это по служебной связи. Сообщение было передано из кабинета гражданского губернатора Кадиса. А министр, получив радиограмму, не знал, как ему поступить. От штаба радиограмму пришлось скрыть: иначе мятежников предупредили бы. В результате республиканские власти не приняли никаких мер для ликвидации заговора.

В ночь на 18 июля 1936 года мятеж вспыхнул. Одновременно во всех гарнизонах страны, несмотря на неподготовленность правительства, фашисты встретили резкий отпор. Гнев широких масс, их воля к борьбе были так сильны, что стихийно возникшие отряды рабочей милиции подавили мятеж в столице и в большинстве промышленных районов Испании. Франкистам удалось захватить власть лишь в Марокко да в нескольких районах севера и юга. Положение их было критическим.

Еще более сильный отпор фашисты получили на кораблях. Необычная активность офицеров насторожила команды. Матросы почувствовали недоброе. Офицеры старались изолировать их от народных масс, не увольняли на берег. Это вызвало еще большие подозрения и восстановило моряков против офицерства. А радисты, через чьи руки проходили депеши заговорщиков, подтвердили подозрения матросов и подсказали им точную дату начала мятежа.

Когда 18 июля мятежники дали сигнал к восстанию — «Над Испанией ясное небо», на кораблях, находившихся в открытом море, между офицерами и матросами произошли настоящие бои. Из всего действующего флота фашисты захватили только один эсминец — «Веласко».

Трагически сложилась судьба кораблей в Эль-Ферроле. Здесь на заводе стояли два недостроенных крейсера типа «Канариас», в доке — линкор «Эспания», в порту — крейсер «Сервера», на котором шел текущий ремонт. Рядовой состав этих кораблей сохранил верность республике. Не имея возможности выйти в море, матросы заняли территорию базы, арсенал и завод. Но город оказался в руках мятежников. После кровопролитных боев фашисты овладели базой и кораблями.

В своих планах мятежники возлагали большие надежды на флот. Он должен был обеспечить им переброску армии из Африки на Пиренейский полуостров. В морском штабе были подготовлены секретные приказы кораблям об оказании поддержки Франко. Но несколько офицеров-связистов сохранили верность правительству. Вместо радиোগрамм с приказом присоединиться к мятежникам они передали на корабли, находившиеся в море, сообщение: «Изменники выступили против правительства». Это сообщение приняли на крейсере «Либертад». Радисты передали его не командиру, а матросам. Те сразу же решили обезвредить офицеров. Радиорубка крейсера превратилась в своего рода командный пункт флота. В то время как на мостике и в каютах матросы боролись с мятежниками, из рубки на все корабли флота передавались сообщения, призывающие сохранить верность правительству, не слушать мятежных офицеров, арестовать всех, кто поддерживает Франко.

Призывы были услышаны. На линкоре «Хайме I» офицеры, узнав, что их замыслы рушатся, открыли с мостика пулеметный огонь по команде, но матросы сумели расправиться с ними и удержали корабль в своих руках.

Флот сохранил верность республике, однако основная масса офицеров изменила ей. Из девятнадцати адмиралов к Франко не присоединились лишь двое, из тридцати одного капитана первого ранга — также двое, из шестидесяти пяти капитанов второго ранга — семь, из ста двадцати восьми капитанов третьего ранга — тринадцать. В общем, верными правительству остались каких-нибудь десять процентов офицеров. Да и среди них были скрытые изменники, только ждавшие случая перебежать к фашистам.

Корабли, находившиеся в открытом море, сперва не знали, куда идти: обстановка на берегу оставалась неясной. Постепенно они начали сосредоточиваться в Картахене. Как-то стихийно Картахена стала главной базой республиканского флота и сохраняла эту роль всю войну. В Картахену мы и направлялись с Педро Прадо.

Картахена

Картахена совсем не похожа на Мадрид. В столице бросались в глаза большие, современные дома, широкие улицы и бульвары, фешенебельные гостиницы, новое метро. В Картахене все говорило о седой старине. Город стоял уже тре-

ть тысячелетие. Некогда он назывался Новым Карфагеном. Из этого порта в 218 году до нашей эры Ганнибал двинулся в поход против Рима. Двадцать с лишним веков Картахена играла важную роль в жизни Пиренейского полуострова. Глубоко врезавшаяся в берег, со всех сторон окруженная горами, здесь была лучшая на Средиземном море естественная гавань. Высокие горы надежно прикрывали ее от нападения с суши. Однако в XIX веке главной базой Военно-морского флота Испании стал Эль-Ферроль на берегу Атлантического океана. На Картахену уже не обращали внимания, поэтому она постепенно приходила в упадок.

В городе были узенькие, кривые улицы, по которым зачастую не могла пройти автомашина, низкие старинные здания с толстыми стенами, посеревшими от времени, зноя и пыли.

Испания вообще страна контрастов, но нигде они не поражали меня так, как в Картахене. Роскошь и нищета, блеск и грязь соседствовали в этом городе на каждом шагу. Едва ли не самые дорогие автомобили того времени, комфортабельные «Испано-Суизы», красовались среди тяжелых скрипящих повозок, в которые были запряжены слабосильные ослики. Огромное здание, занятое командиром базы на улице Калья-Майор, было настоящим дворцом. Почти половина этого дворца отводилась под личные апартаменты адмирала. У него были и парк, и личная церковь. А многочисленный караул помещался в одной маленькой комнате. Матросы и солдаты жили в грязи, спали на тесно составленных топчанах и укрывались неизменными плащами.

Те же контрасты — наследие монархии — бросались в глаза и на кораблях: прекрасные каюты офицеров и тесные, лишенные всяких удобств кубрики матросов. Высокие офицерские оклады и ничтожное содержание, скверная пища для рядовых и унтер-офицеров.

То, что в последние десятилетия Картахена была заброшена, сказалось на оборудовании базы и средствах ее обороны. Док мог принимать только эсминцы, склады топлива были малы и плохо укрыты, на окрестных высотах стояло довольно много батарей, в том числе и крупного калибра — до пятнадцати дюймов, защищавших базу с моря, а из зенитных средств насчитывалось всего несколько трехдюймовых пушек.

Вот в этой Картахене и предстояло базироваться республиканскому флоту, а ее скромный порт принимал большие массы грузов: военное снаряжение и продовольствие.

В день моего приезда во внутренней гавани, называвшейся Арсеналом, стояло несколько эсминцев. Они вернулись после операции в Гибралтаре и принимали боеприпасы. Корабли были грязноваты. Это можно было бы объяснить длительным пребыванием в море, не натолкнись я на шум и беспорядочную толчею на верхней палубе, говорившие об отсутствии элементарного порядка. Матросы работали с подъемом, но дисциплины не чувствовалось.

То же наблюдал я и в других местах. Люди не щадили своих сил, но организованности и порядка явно не хватало.

Старая система рухнула, и требовалось определенное время, чтобы на смену ей пришла новая. Многие зависело от командных кадров. Те офицеры, что остались верными республике, не были способны по-новому, по-революционному решать возникшие задачи. Они хотели сохранить на кораблях старые порядки. К тому же испанские офицеры привыкли к беспечной и праздной жизни, не желали менять своих привычек, обычаев даже в столь трагическое для республики время. Как бы ни складывалась обстановка, их нельзя было отвлечь, например, от бесконечной комиды. Она тянулась часами: испанцы со вкусом любят поесть, выпить, весело побеседовать за столом. Каждый хочет послушать других, блеснуть своим остроумием.

Вспоминаю Антонио Руиса — далеко не худшего представителя испанского офицерства. Я познакомился с доном Антонио сразу, как только приехал в Картахену. Он командовал базой, и мне приходилось часто иметь с ним дело. Высокий красивый brunet, приветливый и обходительный, он был приятным собеседником и гостеприимным хозяином.

Руис считал себя республиканцем, даже немного социалистом и сторонником Прието. Как начальник базы он скорее наблюдал за событиями, чем руководил ими. Черновой, повседневной работы не любил. Когда несколько позднее в Картахену стали приходить транспорты с бомбами и самолетами, дон Антонио не хотел брать на себя руководство разгрузкой и вечно искал человека, на кого можно было бы возложить эту неприятную миссию. Только когда на причалах скапливалось много взрывчатки (порой она лежала там огромными штабелями), Руис начинал нервничать и проявлял неожиданную энергию, чтобы поскорее вывезти опасный груз.

Зато кабинет Антонио и его столовая служили веселым местом отдыха для командиров кораблей. Комиды там тянулись

особенно долго и проходили особенно весело и непринужденно. Иногда в них участвовали и наши волонтеры.

Конечно, не все офицеры были одинаковы. Я знал Р. Вердия, командовавшего флотилией подводных лодок. Он был храбрым и решительным человеком. Командуя подводной лодкой «С-5», он оказался единственным ее офицером, не втянутым в заговор. Вердия сумел повести за собой экипаж, так как пользовался полным доверием команды, и мятежники были быстро побеждены. Благодаря Вердия не только «С-5», но и все другие подводные лодки остались на стороне правительства.

К сожалению, Вердия погиб в первые месяцы войны при бомбежке Малаги.

Не похожи были на старых офицеров и командиры, выдвинувшиеся во время войны из среды матросов и старшин. Они искренне ненавидели фашистов, были полны решимости отстаивать республику. Новые задачи были уже по плечу им: ведь в мирное время эти люди несли на себе основную тяжесть корабельной службы.

Большое впечатление произвел на меня, например, начальник охраны водного района Картахены Лаго. Унтер-офицер в прошлом, он работал с исключительной энергией, делал свое дело умно и толково. Таких людей можно было найти всюду, но их выдвигали медленно и неохотно. Прието, став министром, явно саботировал создание демократических кадров офицерства.

Северный поход

Проведя несколько дней в Картахене, я возвращался в Мадрид. Надо было доложить послу обстановку на флоте и заручиться разрешением на более длительное пребывание там.

Наша машина мчалась по прибрежной дороге на Аликанте. Меня сопровождали два маринерос — моряка, которых я совсем не знал. Антонио Руис рекомендовал взять их с собой на всякий случай. Оба маринерос были увешаны оружием. Оказалось, они анархисты, которых почему-то считали особенно подходящими для охраны — наверно, из-за их воинственного вида.

Мои спутники были настроены разговорчиво, но я плохо понимал их, поэтому мы изъяснялись главным образом языком жестов. На аэродромах Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер, мимо которых мы проезжали, стояло несколько бомбардировщиков.