# Накануне

Николай Герасимович Кузнецов

26 июня 2008 г.

# Оглавление

# ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

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 радость, 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.

Большую часть этой книги я посвятил тому периоду, который предшествовал Великой Отечественной войне.

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 плутонга 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 неспокойные, 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 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.

Опытом 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 неимоверного 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.

# Глава 1

# ФЛОТУ БЫТЬ!

## 1.1 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 назвали 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 подклетями 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 домовой, 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, прижавшуюся к одному берегу, да отдельные лужи-озерки, в которых оставалась вода. Мы бежали туда за старшими ребятами, проваливаясь по колено в жидкую грязь. В озерках 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 хватали 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 заготовляли 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 не выспавшуюся 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 студеные 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 длинней веревки — ее метал в воду с носа буксира матрос, выкрикивая какие-то не понятные 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-одногодкой 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 шкоду мне пришлось бросить. Захотелось стать самостоятельным, устроиться 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, убедившись, 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 полушепотом) инженеров и подрядчиков в управлении. Одни были за большевиков, другие против. Споры эти не раз вспоминались мне, когда много позже я смотрел пьесу Бориса Лавренева «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 высадились 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 плавающих 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 церковноприходской 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 училище. [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.] В том же году состоялся первый выпуск молодых красных командиров.

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

Более двух с половиной веков назад, 14 января 1701 года, когда выход на морские просторы стал для России настоятельнейшей 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 кадет 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 вала 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, 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 кадет. 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.

Скольких командиров проводил на флот за долгие годы службы начальник учебной части училища, старый опытный штурман царского флота М.М. Безпятов. 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.

Безпятов 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, троечку. Но Михаил Михайлович был неумолим. Однажды на учебном совете (как представителю от курсантов мне пришлось присутствовать на нем) Безпятов 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 Безпятовых 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 Безпятова. Михаил Михайлович, наспех поблагодарив меня, стал трогательно ухаживать за супругой. А наутро, словно бы извиняясь за некоторую суховатость, проявленную накануне, выразил сердечную признательность.

Потом Безпятовы 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 Безпятов недолго преподавал в нашем классе.

Общеобразовательные предметы нам читали маститые профессора Петрограда. Мои однокашники 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.

## 1.2 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 помещениях людно, 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: путиловцы, обуховцы, выборжцы... Бледные, необычно суровые лица. Вот какая печальная встреча с Ильичем 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 редеет. 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 Ильичем.

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 Ильичем, 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, простаивали 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.

## 1.3 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 перекатывались по полубаку и шкафуту. Носовые клюзы н 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 фиорды, 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. Фиорды то расширялись, то, оставив лишь узкий проход для корабля, казалось, 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 года.

[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]

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 ввезли на коляске старую, больную 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, 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 н 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 в 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 вей низко проносились тяжелые темные облака, дул свежий порывистый ветер с запада. Но несмотря на это, мы всетаки 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 флота 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 пашей 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 безупречно 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, по 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 Гетеборга, провожая нас, сказал, что оп впервые встречает такое безупречное поведение моряков. Теперь это вошло уже в традицию и почти никого не удивляет, по тогда...

Именно в Гетеборге 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 вам 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 деточки — 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 Гетеборга, который нам очень понравился, мы заходили в норвежские порты Берген и Тронхейм, а потом посетили 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 подготовки 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 гигантов-дредноутов 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 па правый борт; швартовы не выдержали, лопнули, и огромный транспорт сначала накренился, а потом, как только вода хлынула в иллюминаторы, лег па 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 вложили 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 па 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 Лавренева «Разлом»). Многие, подобные Штубе, оказались ярыми 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 быта 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.

## 1.4 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 па 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 «Доротея»? 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 плутонг (батарею) и роту машинистов, мне достались первый плутонг 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 выгородкам: 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 па 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.

## 1.5 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, нервозную 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 думали: «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 сгущались 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 па 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 свеламеня с ним, когда я был назначен командиром пятой роты кочегаров. Василий Артемьевич был уже не молод. Ему стукнуло сорок. Но, несмотря па разницу в годах, мы быстро подружились.

Жил В.А. Горшков со всеми мирно, дружно, любил беззлобно пошутить над военными, не считая их настоящими, «солеными» моряками. Только со старшим помощником командира В.А. Горшков никак не мор найти общую точку зрения. Как инженер, он считал самым важным, чтобы каждый старшина и матрос знал механизмы корабля и умел управлять ими, а для старпома не менее важен еще и внешний вид команды; он не выносил появления на чистой палубе чумазых «духов» из кочегарок.

Василий Артемьевич любил, бывало, поддеть старпома, когда мы собирались в часы досуга в кают-компании. 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. Спохватились поздно. Бросились на поиски и нашли В.А. Горшкова уже мертвым: что-то случилось с сердцем.

Запомнился мне и минёр 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 минёр 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.

## 1.6 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». Адъютант 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 Аманулла-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 сигнальщиков. 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 горящей переборкой были расположены артиллерийские погреба. Тут уж вовсе не до шуток. Командир приказал включить орошение погребов, но штоки клапанов системы орошения проходили 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 устраивали па корабле командование и инспектирующие лица.

## 1.7 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. Окунева. 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 тряхнуло, 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 па 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 недооценивали значение флота и стремились механически подчинить его сухопутному командованию (некоторые даже предлагали проекты введения на флоте общеармейской 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. э 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.

Впоследствии 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 Муклевич а 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 но 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. Мальчишкой 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 сходиться 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 «Червоной 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, оп 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 закончил 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 па 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, рак 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 по-настоящему 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 н 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?

## 1.8 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, минёр 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, всяко 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 чином, 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 комфлотом 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 авиачасть, 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. Шельтинге. Происходил он из старого рода моряков, кажется голландцев, давно обрусевших. Невысокого роста, Шельтинге имел тонкий голос, часто срывавшийся, а иногда и переходивший в визг.

Кто-то образно представил картину на мостике корабля невозмутимо стоит высокий и тучный Несвицкий, а около него горячится маленький Шельтинге. Другие на редкость удачно копировали Шельтингу, 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 па нем покрывается черными мелкими частицами отработанного угля. Комдив разгневался и, подняв кверху указательный палец, отдал распоряжение: «Перейти па нефть!» С тех пор этот знак стал нарицательным. Когда кто-нибудь старался уточнить фамилию Шельтинги, 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 па 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 спой 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.

## 1.9 «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 оканчивали полный академический курс с честью и включались 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 атом расскажу несколько ниже.

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

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. Сторонники 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.

Сторонником 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 сторонником 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. Лавренев 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 от-

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, по 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 па «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 — эта 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 больную 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 помогали. 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 пашей 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, но 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.

## 1.10 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» скользящим ударом повредил другому крейсеру борт в районе кормового орудия, а себе изрядно свернул форштевень. 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 форштевень 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 минёра 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 плутонгом, 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 часов) 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 валяно пройти флотскую школу в должности старпома. Пожалуй, никто так не врастает 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, стадо 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. Серьезнее 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 но 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, они отправились однажды из Севастополя на Чауду поохотиться на зайцев и опоздали к назначенному сроку вернуться на корабль, за что были наказаны. Вот уж действительно, охота пуще неволи. Был даже такой случай: придя в охотничий азарт, Николай Филиппович 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 спортсмен, статный, сильный. Он любил свою специальность и с утра до позднего вечера возился где-нибудь в башне или на командном пункте с новыми приборами. Дальнобойные 180-миллиметровые орудия с центральной наводкой первое время доставляли ему много неприятностей. То тут, то там происходили поломки. На крейсере часто приходилось плавать заводским инженерах.

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, говаривал 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 па 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 Фаллеро, неподалеку от Афин и Пирея. Посещение колыбели человеческой культуры, изумительных по красоте Акрополя и его Парфенона, навеяло 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 в 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 покатились 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 пас 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 паши 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, лодочники 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 «Реке». 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 н 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 беспрерывной 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 «нырял» 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 разуметь 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!

## 1.11 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 топкой линией, по-штурмански, 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. Комфлот 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 па всех морях капитану корабля даны огромные права и власть.

В те времена, помню, комфлот 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 намять 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-то — 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.

Попадаются и трудные люди, хотя таких в команде обычно немного, но они доставляют командирам и политработникам много хлопот. Неприятности, происходящие из-за них, большей частью вызываются неумением и нежеланием этих людей подчиняться дисциплине, причем не столько в большом, сколько в мелочах.

Когда я служил на «Червоной 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 инженер-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 па 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 па 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 «Червоной 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 Франке, 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 непростительно», — 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 выстраивается 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 несгибаемый 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 пеня: — 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, были сильно развиты 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 собрались 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 минёра 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 пим 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 комфлот 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 н пишут теперь. Трудная и героическая пора! Было в то время и много трагического. Но ничто не может заслонить и умалить то поистине 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.

## 1.12 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 поражении цели, предложил посмотреть щит. Мы подошли к нему. На щите красовались огромные пробоины. Все сомнения отпали. После этого командующий дал радиограмму 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 тридцатых годах 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 — удачного первого залпа 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».

## 1.13 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 преподал 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. Оп 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 переменилась: 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 па 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 выгребал. 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 прибегнут 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. Вызвал 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 «Червоной Украине», 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 можем 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. Беспрестанно 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 па 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 па 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 отрабатывать. 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 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 минёр 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 Ильичем 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 «Червоной 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 оСоветской 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 отделываться 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 изготовлять 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 малярийного 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».

## 1.14 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, выходивших 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 скомандовал «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 па Балтике и Дальнем Востоке. Он понимал: чтобы руководить 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.

## 1.15 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 пополнение 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. Комфлот 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 па 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 проведешь.

— 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 гальюн, 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 комфлотом 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. Комфлот 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 нежданно 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 комфлоту.

— 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.

— Браво, 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 ТБ-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 па 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, случалось, мы вместе проводили время на берегу, но тесно соприкасаться с ними мне не приходилось. Став командиром «Червоной 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 пас сдавал своеобразный экзамен на зрелость, опытность, находчивость, смекалку. Тут уж никуда не денешься от глаз товарищей. Сразу оценят, кто чего стоит, кто па что способен.

Начальником штаба Черноморского флота в те годы был Константин Иванович Душенов — личность далеко не заурядная. Перед революцией он служил па 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 била 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 па 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 оп меньше всего подходил для должности начальника штаба. Непоседливый, он метался из одной части в другую, делал огромную работу, но подчас бессистемно, набегами. 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. Прохватилов. Это были не только отличные специалисты, до тонкостей знающие свое дело, но и прекрасные товарищи, отзывчивые, чуткие. Они всегда приходили па 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 Прохватилов, 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 пашей 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 па 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 па 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. 3. 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 «пятачке» 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 развертываются 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 па 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 пей 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 па 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 которой 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 комфлот 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.

# Глава 2

# КОМПАНЕРО РУСО.

## 2.1 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 надраить 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. Комфлот 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, интересуясь 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, в 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, рубленые 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 тысячью 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 пет. 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 окаВ1Ш: 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 вовсю 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 Франке Бадахоса. Это позволило мятежникам, действовавшим на юге, соединиться со своими северными гарнизонами. Я вспомнил, как на «Червоной 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, Франке, 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 Франке с помощью фашистских государств окреп. Республиканцы надеялись па помощь Франции. Но эта помощь была платонической — добрые слова, да еще сказанные вполголоса, 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, назавтра 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». ЛетЧ1ТКТ1 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 выруливает 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 прозревают 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 удается.

— 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 сигналя, 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 не намного раньше пас, он был значительно лучше осведомлен о полонянин 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, покуда 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 узости долины, ведущей к Мадриду.

— Это направление особенно беспокоит республиканское правительство, — сказал Горев. — Хотя на северо-западе, в горах 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, по 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. It 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 «Альфонс», 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 па 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 па 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 глава 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 Хираля и будущего правительства, которое, как все говорили, в скором времени должен Пыл 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 X. 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 организоваться. 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 попутчиком Кабальеро, но это но мешало ему относиться к будущему премьеру с открытой враждебностью. Прието называл социалиста Кабальеро безумным фанатиком.

На сочные эпитеты оп 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 скупились 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 па 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 приспущены, 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 неравнодушен 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, по познакомлю вас с человеком, который вам поможет. Это один из членов Центрального комитета флота, lie 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 сервесы, 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 II 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, по он пользовался среди матросов большим авторитетом. Это был высокий, худой человек в сером флотском моно. Оп очень много курил, зажигал одну сигарету о другую, 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 па 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 франке — 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 вовсю 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 неудивительно, если учесть, что кадры строевых офицеров веками формировались из представителей аристократических семой 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, 1-го 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 Франке. Но несколько офицеров-связистов сохранили верность правительству. Вместо радиограмм 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 па 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 Франке.

Призывы были услышаны. На линкоре «Хайме 1» 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 Франке 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.

## 2.2 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 третье тысячелетие. Некогда он назывался Новым Карфагеном. Из этого порта в 218 году до пашей 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 па 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 усилий, но организованности и порядка явно не хватало.

Старая система рухнула, и требовалось определенное время, чтобы на смену ей пришла новая. Многое 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 Рупса — 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 брюнет, приветливый и обходительный. он был приятным собеседником и гостеприимным хозяином.

Руис считал себя республиканцем, даже немного социалистом и сторонником Приато. 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 Аптонио 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 отстоять 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, по их выдвигали медленно и неохотно. Прието, став министром, явно саботировал создание демократических кадров офицерства.

## 2.3 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 па 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.

— «Потез», францез, — объясняли мои спутники. Французские «Потез» были старенькими и малопригодными для боевых дел. Мы еще не знали, что через месяц-другой на этих аэродромах будет кипеть работа по сборке новых советских истребителей и бомбардировщиков.

Днем проехали Аликанте — живописный курортный город, совсем не похожий на Картахену. На улицах — пышная зелень, высокие пальмы. Дома яркой окраски. Много ресторанов и кафе. Но набережной прогуливались роскошно одетые дамы, иностранцы. Моно встречались несравненно реже, чем в Мадриде и Картахене.

— Фашист, — процедил сквозь зубы шофер, показывая на беспечно фланирующих прохожих. Кажется, он не ошибся.

Вид у города такой, словно война его не касалась. А на рейде — немецкие и итальянские военные корабли.

Под вечер у Аранхуэса шофер, плохо знавший дорогу, свернул вместо Мадрида на Толедо. Проехали километров пять и уперлись в хвост колонны, идущей на фронт. Мои маринерос, мирно дремавшие перед этим, выскочили, размахивая пистолетами.

— Бурро (осел)!.. — яростно кричали они на шофера. Пришлось их успокаивать. Но вообще-то так недолго и переехать линию фронта, оказаться в объятиях фашистов...

В Мадрид я приехал в тот момент, когда происходила смена правительства. В кабинет Кабальеро вошли шесть социалистов, три республиканца разного толка, два коммуниста и по одному представителю от каталонских и баскских националистов. Новое правительство было сильнее старого, но получило от него тяжелое наследство.

Положение на фронтах ухудшилось. Франке взял Талаверу и торжественно объявил о начале наступления на Мадрид. В городе шли разговоры о «пятой колонне» — «кинта колумна». Выражение это стало быстро распространяться. «Кинта колумна» действовала. Но была и другая «пятерка», о которой говорили с восхищением. Я узнал о пятом полке, формирующем новые боевые отряды. Руководили полком коммунисты. На улицах становилось меньше фланирующей публики, а больше вооруженных бойцов народной милиции.

Прието стал министром. Он принял меня в своем роскошном кабинете.

— Решено отправить флот в поход па север, в Бискайский залив. Рекомендую вам принять участие в этой операции, — сказал он.

Я слышал о походе впервые, пытался узнать его цель, но Прието отделался общими словами.

— Если хотите участвовать, я дам указание новому командующему флотом Мигелю Буиса.

— Конечно, раз операция состоится, я хотел бы участвовать в ней.

— Прекрасно. А шампанское разопьем после похода. Если, конечно, встретимся... — сказал Прието со своей обычной иронической улыбкой.

Шампанское полагалось по случаю назначения его министром. А встретимся ли? Шла война, и операция предстояла боевая...

Но зачем эта операция проводилась? Прието утверждал, что для помощи баскам и астурийцам. После того как мятежники захватили Сан-Себастьян и Ирун, Астурия и Бискайя были отрезаны от Франции и не получали оттуда ни продовольствия, ни боеприпасов. Однако что мог изменить в этом отношении флот? Его поход на север был весьма рискованной операцией, а главное, покидая Средиземное море, республиканские корабли переставали блокировать порты Гибралтара и тем самым облегчали мятежникам переброску войск из Африки в Испанию.

В первый период после мятежа корабли Фрацко не осмеливались выходить в море. Мятежников выручала лишь итальянская авиация, по воздуху перевозившая войска из Африки. Надо полагать, что вместе с сухопутными силами республиканский флот тогда мог еще попытаться захватить порты в Гибралтаре. Это оказало бы огромное влияние па весь ход войны. Но увы... флот ушел на север.

Свою роль сыграло обстоятельство, что север с давних пор служил опорой испанских социалистов. Прието являлся депутатом города Бильбао, и потому на севере находилось немало его приверженцев. Предпринимая Северный поход, дон Индалесио хотел продемонстрировать свое внимание к ним. А как эта операция отразится на общем ходе войны, он не думал или не представлял себе.

Приказ о выходе на север был получен эскадрой в середине сентября. Его начали широко обсуждать на кораблях. План перехода разрабатывался в Центральном комитете флота с участием командиров. Особенно детально обсуждали строй кораблей, их курсы, время, более удобное для прорыва через Гибралтар.

К 20 сентября вся эскадра сосредоточилась в Малаге — самом южном республиканском порту па Средиземном море. Настроение команд было боевое. Оно еще больше поднялось, когда на рейд вошел и присоединился к эскадре крейсер «Мендес Нуньес». Застигнутый мятежом в Африке, в Рио-де-Оро, он сумел прорваться в Средиземное море, чтобы воевать на стороне республики.

Громкое «ура», возгласы «Вива ла република!», доносившиеся to всех кораблей, были наградой мужественной команде крейсера. На рейде стояли уже десять крупных кораблей, готовые к походу. Среди них линкор «Хайме 1» с его внушительными двенадцатидюймовыми орудиями, крейсера «Либертад» и «Сервантес» и шесть эсминцев.

Из Малаги вышли вечером 21 сентября, чтобы подойти к Гибралтару в темноте. Вскоре на горизонте появился немецкий крейсер. Он шел параллельно республиканской эскадре, явно следя за ее движением.

Когда корабли приблизились к самой узкой части Гибралтарского пролива — между Сеутой и Альхесирасом, — на мостике «Либертада» стало как-то напряженно тихо. Наступил решительный момент. Поступили сведения, что мятежники установили по обе стороны пролива батареи крупного калибра. Курс эскадры проложили с таким расчетом, чтобы пройти на возможно большем расстоянии от Сеуты, прижимаясь к английскому Гибралтару, а затем также на большой дистанции миновать Альхесирас, но эти дистанции ограничивались узкостыо пролива. А какова дальность огня новых фашистских батарей, никто не знал.

Командующий флотом М. Буиса нервно ходил но мостику. Глаза его с тревогой следили за эскадрой. Он был храбрым человеком и не испугался бы принять бой па своем корабле со значительно более сильным противником. Но сейчас он чувствовал ответственность за весь флот.

Буиса не принадлежал к касте родовых дворян, моряки знали его республиканские взгляды и за это уважали. Высокий, худой и молчаливый, он умел слушать. Сам же был немногословен. Речь его звучала отрывисто и резко, как короткие очереди пулемета. Выпустив их, Буиса снова погружался в молчание. До гражданской войны он командовал вспомогательным судном. Командовать эскадрой ему было трудно.

Над проливом стояла густая, черная ночь. Ее прорезали только прожектора береговых укреплений. Иногда луч на несколько секунд останавливался на том или ином корабле. Казалось, вот-вот последует залп. Но батареи молчали. По-видимому, корабли проходили вне досягаемости их орудий.

Так миновали Сеуту. Потом за кормой остался и ярко освещенный множеством огней английский Гибралтар. Корабли повернули налево, удаляясь от Альхесираса. Все почувствовали облегчение. Впереди открывалась ширь Атлантического океана. Когда эскадра оказалась на траверзе Кадиса, многие моряки стояли на палубе, безмолвно вглядываясь в даль. Еще недавно тут была их база, сюда они возвращались из походов. Здесь жили их семьи, друзья. Теперь эти места захватили мятежники. Что же происходило там?

Другой день эскадра провела спокойно, вдали от берегов и оживленных морских путей. Только мертвая зыбь покачивала корабли. В центре соединения шел, часто пуская густые черные клубы дыма, линкор «Хайме 1» Огромный, вооруженный тяжелыми орудиями, он выглядел особенно грозно.

Немногие понимали, что этот устаревший тихоходный корабль плохо приспособлен к современному бою. При встрече с противником он только мешал бы быстроходным крейсерам и эсминцам, был бы для них обузой. Перед походом раздава.л11сь здравые голоса, предлагавшие оставить линкор в Картахене. Но это предложение отвергли самым решительным образом. Особенно громко шумели анархисты, которых было много среди членов команды «Хайме 1».

Обстановка вновь стала напряженной, когда эскадра приблизилась к главной военно-морской базе мятежников — Эль-Ферролго. Это было место наиболее вероятной встречи с противником. Но, как мы и предполагали, мятежники не осмелились выйти и принять бой. Она имела уже достаточно кораблей, но не были уверены в командах. Так прошла вторая половина дня...

— Авионес (самолеты)! — раздался под вечер крик сигнальщика.

Боевая тревога подняла моряков. Зенитные орудия нервно вращались, ища цель. Но в небе был виден один самолет-разведчик. Он шел, пересекая курс эскадры, стремясь установить, куда она направляется.

Трудно было сказать, что последует за этим. На мостике крейсера «Либертад», где размещался Центральный комитет флота, стало необычно оживленно и шумно.

Центральный комитет в те дни был верховным органом управления морскими силами. Его заседания проходили бурно. По любому поводу возникали горячие споры. Высказываться имели право все, никто не мог остановить говорящего. Когда требовалось принимать быстрые решения, такие дебаты очень осложняли управление эскадрой. Меньше всех говорил сам командующий Буиса. Он лишь изредка вставлял короткие замечания.

Следовало ждать нападения авиации. Зенитная защита эскадры была слаба, а мятежники, по слухам, получили из Италии много новых самолетов «капрони». Ударом с воздуха фашисты могли причинить флоту тяжелый урон. Но по каким-то причинам они все же не напали на корабли.

Мы удалились от опасного района. Наконец на горизонте показались высокие горы Астурии. Взяли курс на гавань Хихон.

Эскадра едва уместилась в маленьком порту. Перед нами открылся город, выглядевший мрачновато даже в солнечный сентябрьский день: строгие и довольно однообразные серые дома, ни высоких зданий, ни ярких красок. Причалы были заполнены народом, пришедшим встретить эскадру. Население с радостью приветствовало моряков, хотя эта радость и не выражалась так бурно, как в южных портах: сказывался более сдержанный характер северян.

На крейсер «Либертад» прибыли губернатор Белармино Томас — социалист, из горняков, и комиссар Гонсалес Пенья. Они особенно радовались оружию, которое им доставил флот.

— Теперь мы уже наверняка возьмем Овьедо. Ведь это надо сделать до осенних дождей. Лица гостей выражали решимость и непреклонность. Овьедо, главный город Астурии, захваченный мятежниками, был тогда осажден с трех сторон. Его атаковали не один раз. Полковник Аранда, командовавший мятежным гарнизоном, доносил Франке, что ему вот-вот придется капитулировать, если он не получит серьезной помощи. Но республиканцам не хватало военного опыта, чтобы завершить окружение и сломить противника.

Комиссар Пенья, узнав, что я компанеро русо — русский товарищ, — крепко пожал мне руку и от имени астурийцев стал горячо благодарить в моем лице всю нашу страну. Он вспомнил о помощи, оказанной Советским Союзом астурийским горнякам в 1934 году, когда реакционное правительство Испании учинило кровавую расправу над ними. Многие горняки нашли тогда убежище в Советской стране.

Пенья предложил поехать на подступы к Овьедо, чтобы своими глазами посмотреть, как там сложились дела. Полчаса езды на машине — и мы остановились возле небольшого домика комендатуры. Здесь нам посоветовали переодеться:

— Наденьте высокие сапоги, иначе завязнете в грязи. И плащи — для маскировки.

Чтобы попасть в предместье Овьедо Лугонес, надо было проехать несколько сот метров по открытой простреливаемой местности. Тут мы пошли на маленькую хитрость. Так как за шквальным огнем обычно следует некоторое затишье, то машины останавливались на открытом участке и выжидали, не последуют ли еще выстрелы. Затем, выбрав подходящий момент, снова неслись полным ходом и успевали пересекать простреливаемый участок, прежде чем на дороге снова начинали рваться снаряды.

С наблюдательного пункта в Лугонесе мы видели улицы Овьедо. Цепочки окопов с той и другой стороны отчетливо определяли линию фронта.

Когда мы покидали наблюдательный пункт, Педро Прадо, пренебрегая опасностью, вышел на открытую площадку. Прежде чем успели оттащить его за рукав, несколько пуль уже просвистели над головой Педро.

А в двухстах метрах от наблюдательного пункта, возле дома, беспечно играли дети. Сюда снаряды не залетали. Недели через две после того, как мы побывали под Овьедо, там развернулись упорные бои. О них живо рассказывал потом Михаил Кольцов. Республиканцы ворвались в город, и когда, казалось, победа была уже обеспечена, их наступательный порыв ослабел, они перешли к обороне, а затем оставили занятые позиции.

Мы вернулись из-под Овьедо в Хихон. Час спустя сидели в маленьком ресторанчике, пробуя знаменитый астурийский сидр. Официант поднял бутылку высоко чад головой и направил струю в кружку, которую держал в другой руке. Струя описывала длинную дугу. Мне объяснили, что сидр в бутылке еще не совсем готов для питья. Надо, чтобы он вспенился, ударяясь с высоты о край кружки, тогда приобретет нужный «букет».

Хотя мы в Хихоне всерьез обсуждали вкус и выдержанность сидра и, сидя в ресторанчике, попивали его, на каждом шагу там чувствовалась близость фронта. В городе в тот вечер были приняты все меры на случай налета авиации. Настроение жителей, особенно рабочих, было боевое.

Совсем иную картину увидели мы в Сантандере. Проехав всего триста километров вдоль берега, мы словно попали в другую страну, где ничего и не слышали о войне. На набережной было полно гуляющих. По широкой косе, ведущей к бывшему королевскому дворцу, мчались машины, шли нарядно одетые люди. Прежде в Сантандере была летняя резиденция Альфонса XIII. Испанские аристократы по старой привычке приехали туда на лето, где их застала гражданская война. Симпатии всей этой публики были отнюдь не на стороне республиканцев, никто и не старался скрывать этого.

Странные вещи можно было увидеть в ту пору в Испании. На фронтах лилась кровь, а защитники республики проявляли порой удивительное благодушие. Так, команда крейсера «Мендес Нуньес», мужественно прорвавшаяся в Средиземное море, чтобы присоединиться к флоту, оставшемуся верным правительству, позволила всем офицерам-мятежникам сойти на берег в Рио-де-Оро. Офицеры тут же отправились к Франке. Сантандерские власти прекрасно знали, что в городе полно монархистов, но аристократы и богачи беспрепятственно получали заграничные паспорта и спокойно отправлялись на иностранных пароходах: кто за границу, а кто и прямо в лагерь мятежников.

Врагов республиканской Испании в этом городе было более чем достаточно. Вскоре мы сами в том убедились. Мне и моему спутнику, члену Центральною комитета флота Хативе, пришлось по дороге в Бильбао заночевать в Сантандере: шофер жаловался на неисправность машины. Мы остановились в гостинице. Номера нам предоставили весьма неохотно.

Когда вечером мы спустились в ресторан, меня поразил грубый тон официанта и враждебность богато разодетой публики. Только мы уселись, как ужинавшие за соседними столиками стали демонстративно уходить. Вокруг нас образовалась пустота. Хатива горячо объяснялся с официантом и хозяином ресторана. Я не сразу разобрал, в чем дело. Тон разговора становился все более резким. Когда Хатива вытащил из кармана пистолет, я понял, что назревает крупный скандал. Оказалось, какие-то господа, сидевшие в ресторане, были шокированы моно Хативы и требовали вывести нас. Хозяин, угождая им, старался нас выпроводить. Смягчился он только тогда, когда Хатива напомнил ему о республиканских эсминцах. вошедших в гавань Сантандера, и пообещал прийти сюда с матросами, чтобы навести порядок.

Враждебность местной публики чувствовали не мы одни. Моряки на эсминцах не без горечи шутили:

— Может, прежде чем идти в Бильбао, надо бы обстрелять Сантандер?

Наутро мы уехали в Бильбао — столицу страны басков.

Бильбао, огромный город на севере Испании, показался мне до странности похожим на наш Ленинград. Возможно, потому, что в Бильбао мостов не меньше, чем в Ленинграде, или же потому, что стояла хмурая, совсем ленинградская погода. Тяжелые тучи висели над крышами, сеял мелкий дождь. . . Баски не жаловались на погоду — привыкли, к тому же дождь предохранял их от налетов авиации. Бильбао уже не раз бомбили итальянские «капронц».

Фронт проходил километрах в шестидесяти от города. Баски были полны решимости бороться за свободу, но не имели оружия. Один из членов правительства Басконии, рассказывая о том, как они остро нуждаются в оружии и продовольствии, сетовал:

— Франция отказывает нам во всем необходимом, а немцы и итальянцы открыто помогают Франке! Их самолеты поддерживали мятежников при наступлении на Ирун и Сан-Себастьян. По существу, не мятежники, а иностранные интервенты взяли эти города.

В порту Бильбао мы увидели много испанских судов, стоявших на приколе; они не решались выходить в море. Регулярные рейсы продолжали совершать только французские и английские транспорты, вывозившие из страны басков руду. Обратно они приходили порожняком. Деньги, вырученные за товары, оседали в парижских и лондонских банках.

## 2.4 ИДУТ «ИГРЕКИ»

Я был первым советским представителем, посетившим север Испании. Отсюда мне надо было при первой возможности выбраться в Мадрид, чтобы рассказать нашим товарищам, какова обстановка. Снова возвратился в Сантандер, откуда должен был идти на Мадрид самолет. Перелет предстоял сложный и рискованный, по выбора не было.

Летели мы над территорией, запятой мятежниками. Несколько автоматов, выставленных в окна пассажирского «Дугласа», должны были защищать его от вражеской авиации. Конечно, мы понимали, насколько это иллюзорно. . .

Погода нас обманула. Над Сантандером стояли густые облака, но едва мы пролетели горы и оказались над вражеской территорией, облачной пелены как не бывало. Я посматривал на свой чемоданчик, лежавший на полке. В нем хранились записи для доклада Розенбергу и Гореву. Как быть с ними, если самолет подобьют или он совершит вынужденную посадку? Но все обошлось благополучно.

Новости, которыми меня встретил Мадрид, были нерадостными — пал Толедо.

Уезжая из Бильбао, я рассчитывал скоро возвратиться. Но не пришлось. Меня пригласил Горев.

— В ближайшее время по просьбе республиканского правительства должны прийти из Советского Союза транспорты с оружием. Вам следует организовать их прием в Картахене или другом порту на Средиземном море.

— Как же быть с эскадрой? — спросил я посла,.которого считал своим непосредственным начальником.

— Необходимо встретить первый транспорт. Сейчас это, пожалуй, самое важное, а эскадра не сегодня завтра уйдет из Бильбао, — ответил он.

Действительно, с первого дня пребывания на севере эскадра столкнулась с непредвиденными трудностями — недоставало топлива, базы были не приспособлены, усилились налеты вражеской авиации, а зенитного прикрытия не было. Отсутствовали и истребители. Авиация мятежников могла почти беспрепятственно, днем и ночью, совершать налеты на эскадру. К тому же в конце сентября в Средиземном море появились крейсера мятежников, вышедшие из Эль-Ферроля. Они угрожали коммуникациям республиканцев. Вот тогда-то и стала очевидной ошибочность Северного похода: корабли, не совершив ни одной серьезной операции, были вынуждены возвращаться обратно. . .

Первый советский транспорт «Комсомол» уже грузился в Севастополе. Вопрос о том, где лучше ему ошвартоваться для разгрузки, не пришлось обсуждать: Картахена была единственным портом, относительно защищенным от противника с моря и с воздуха.

Я побеседовал еще раз с Прието у него на квартире и собрался в путь.

Вылетел из Мадрида в тот самый день, когда республиканский флот отправился с севера на свою главную базу. Разными путями я и мои друзья, испанские моряки, начали свой путь в Картахену.

Рано утром сел на самолет, шедший в Аликанте. Оттуда до Картахены можно было доехать на машине за два часа. Старенький «Потез» забрал полтора десятка пассажиров и с трудом оторвался от земли. Спутники мои, в большинстве иностранцы, спешили выбраться из осажденного Мадрида.

Над горами самолет сильно болтало. Пассажиры чувствовали себя плохо. Пожилая француженка умоляла хоть чем-нибудь помочь ей, а муж ее, совсем старый, безмолвно сидел рядом, едва сохраняя сознание и цепляясь за ручки кресла.

Я думал о том, что ждет меня в Картахене, о той роли, которую должен был играть республиканский флот в этой затянувшейся войне.

Бывает так, что в ходе войны на флот ложится на первый взгляд малозаметная, но тяжелая работа, от которой зависит успех на сухопутных фронтах. А со стороны кажется, будто бы флот бездействует.

Конвоировать транспорты с грузами, заботиться о том, чтобы в пути на них не напал противник и они смогли доставить военное снаряжение, продовольствие, — вот что стало главной задачей республиканского флота. Это было далеко не легко, не просто и совсем не безопасно. Эскадра, выполняя свою трудную задачу, находилась в море в любую погоду, днем и ночью. Часто от моряков требовалось большое мужество. Они принимали на себя удары врага, порой сами вызывали их, отвлекая противника от транспортов. Но обо всем этом мало кто знал. О таких боевых делах стараются не распространяться, о них не сообщают в сводках: надо строго соблюдать военную тайну. На моряков, случалось, даже роптали: «Что делает флот?»

В такой сложной обстановке командование должно обладать большой выдержкой. Рассказывают, у японского адмирала Того во время русско-японской войны сожгли дом. Воинственно настроенным фанатикам казалось, что адмирал избегает боев, не хочет действовать активно. Война началась, как известно, внезапно — японские миноносцы напали на русские корабли, стоявшие на внешнем рейде Порт-Артура, торпедировали два царских броненосца и крейсер. Но за этим многообещающим первым успехом последовало затишье. Японцы блокировали русский флот в Порт-Артуре. Того выжидал благоприятной обстановки. Шли месяцы. «Почему Того больше не топит русские корабли?» — возмущались любители громких побед. Адмирала ругали, потом пустили и «красного петуха». Между тем своим кажущимся бездействием Того терпеливо обеспечивал господство на море, что в результате привело к последующим успехам. . .

Как будут развиваться дальнейшие события в Испании, в большой степени зависело от доставки республиканцам оружия. Его привозили морем в Картахену. Военным кораблям приходилось изо дня в день быть в готовности вести бой с флотом и авиацией мятежников. Но в день моего приезда в Картахену республиканская эскадра в базу еще не прибыла. Гавань выглядела непривычно пустынной.

Командир базы Антонио Руис встретил меня приветливо. Он явно скучал и был рад новому человеку. А мне нужно было деликатно выяснить готовность порта к приему транспортов.

Я начал издалека. Заметил, что война затягивается и правительство поступает правильно, занимаясь организацией Народной армии. . . Дон Антонио перебил:

— Война затягивается? Но пуеде сер — не может быть. Мятеж или удается сразу, или обречен на провал. Франке быстро победить не смог, значит. . .

— Однако военная сила и организованность действий пока на стороне мятежников. С этим надо считаться. Дон Антонио отмахнулся от моих доводов. Он был в веселом и даже немного легкомысленном настроении. Мне пришлось приоткрыть свои карты:

— Армии понадобится много оружия; откуда бы оно ни шло, прибывать будет, очевидно, морем в Картахену.

Только тогда он всерьез заинтересовался. Мы долго сидели над картой Средиземного моря. Разбирая возможные маршруты, я старался показать дону Антонио, что мятежники, владея Гибралтаром и островом Мальорка, смогут перехватывать транспорты, если те будут следовать без конвоя. Республиканский флот скоро вернется в Картахену. Значит, ему придется конвоировать транспорты.

— Как пойдет работа в базе и в порту, когда прибудет сразу несколько транспортов?

Никакого плана на этот счет мой собеседник, конечно, не имел. Раньше из Картахены вывозили фрукты, руду, свинец. Ввоз был небольшой, и таких тяжелых, громоздких грузов, как пушки, танки, самолеты, здесь никогда не принимали. Порт был к этому не подготовлен. Довольно быстро я выяснил, что мы сразу столкнемся с нехваткой транспортных средств — вагонов, открытых платформ. Грузовиков с прицепами совсем не было.

— Как вы думаете выйти из этого трудного положения? — спросил я дона Антонио.

— Позовите ко мне сеньора Матео, — распорядился он.

Вскоре пришел полковник Матео — высокий худощавый старик с печальными глазами. Это был, пожалуй, первый офицер, одетый строго по форме.

Я отошел в сторону, не желая вмешиваться в разговор дона Антонио с подчиненным. По ответам Матео понял, что он хорошо осведомлен о положении дел в базе. Позже я убедился, что это был очень деловой человек, находивший выход из любого трудного положения.

В начале мятежа полковник потерял единственного сына. Анархисты под предлогом того, что им нужны были винтовки для защиты республики, напали на правительственный склад оружия. Молодой офицер Матео пытался удержать их. Но анархисты набросились па него с криками: «Фашист, мятежник!» Он был убит на посту. Матео-отец тяжело переживал эту трагедию, но она его не сломила. На службе он был энергичен, деловит и немногословен. Сколько раз базе приходилось трудно: то грузов поступало больше, чем рассчитывали, то не могли быстро разгрузить транспорты с оружием. Мы всегда обращались к Матео, и не было случая, чтобы он не предпринял действенных мер.

...Мне нужно было еще о многом переговорить с доном Антонио, но он не привык задерживаться на службе и просиял, когда вестовой доложил: «Комида листе». Обед подан, значит, пора прекращать дела. Я успел лишь договориться, что на другое утро мы вместе побываем в базе и осмотрим все собственными глазами.

Весь следующий день мы ездили на коче гранде — большой адмиральской машине. Побывали в Арсенале, выбрали причал для разгрузки первого транспорта. Несколько суток спустя у этого причала разгружался наш теплоход «Комсомол». Доставленные первые советские танки двинулись из Арсенала своим ходом.

В Арсенале многое поразило меня. Оказывается, на его территории находились судостроительные мастерские «Конструктора Навель», принадлежавшие сметанному англо-испанскому акционерному обществу. Правление общества находилось в Лондоне. Оттуда оно и осуществляло руководство. Этому же обществу принадлежал судостроительный завод в Эль-Ферроле, захваченный мятежниками. Общество объявило, что оно вне политики. Однако в Эль-Ферроле спешно достраивали для Франке новые крейсера — «Канариас» и «Балеарес» — кстати, они очень скоро вышли в море и воевали против республиканцев, — а в Картахене тормозилась достройка двух почти готовых эсминцев и двух подводных лодок. Задерживалась поставка из Англии машин, хотя за них уже давно было уплачено.

Даже вода, которую получала база, была в руках англичан. Она поступала из Мурсии по водопроводу, принадлежавшему английской фирме. Именно во время войны вдруг стало не хватать воды в Картахене. Англичане заявляли, что устарели насосы. Из Лондона должны были привезти новые, но пресловутый «комитет по невмешательству» запрещал отправлять их в Испанию.

Начальник Арсенала дон Патрицио Касадо подчинялся Лондону, а не Мадриду. Прежде чем решать какой-нибудь сложный вопрос, он говорил своей секретарше Консуэле:

— Соедините меня с Лондоном.

Линия работала с перебоями. Она тоже принадлежала иностранной компании и к тому же проходила по территории, занятой мятежниками. Но Касадо это не смущало. Он упорно ждал, пока его соединят с английскими хозяевами, и разговаривал, ничуть не заботясь о секретности...

Выбирая причал, к которому могли бы подходить транспорты с оружием, мы остановились на внутренней гавани — Арсенале; он был окружен высоким кирпичным забором, и это хоть как-то защищало его от посторонних глаз. Но сохранить все в секрете было невозможно. Первая партия советских танков, доставленных на «Комсомоле», еще стояла за забором, а весь город только и говорил об этом событии. Население ликовало. Когда танки появились на улицах Картахены, направляясь в Мурсию и далее — в Арчену, их встречали приветственными возгласами: «Вива руса!» Береты взлетали вверх.

За «Комсомолом» последовали другие транспорты. Мы называли их между собой «игреками», как бы подчеркивая необходимость держать сведения о них в строгой тайне. Однако она соблюдалась далеко не всегда. В этом особенно отличались высокопоставленные люди.

В ту пору мне часто звонил из Мадрида по телефону Индалесио Прието. Он уже стал понимать, что самая важная задача флота — обеспечивать морские перевозки. Другими путями республиканская Испания военного снаряжения почти не получала, а собственное производство было ничтожным.

— Дон Николас, скажите, пожалуйста, как идет разгрузка важных материалов? — спрашивал Прието.

Затем следовали просьбы ускорить работу, горячие слова о том, как эти материалы необходимы. Для чего они необходимы, мог догадаться всякий.

В конце октября 1936 года в Картахену прибыл советский транспорт «Курск», доставивший истребители, бомбы, бензин. Дон Индалесио особенно беспокоился об этом грузе и требовал принять его немедленно: надвигались решительные бои за Мадрид. А в Картахене ждали разгрузки другие транспорты. «Курск» решили разгружать в Аликанте. Порт там небольшой, с воздуха он не был защищен. Дело было рискованное и едва не кончилось катастрофой. На второй день разгрузки налетели фашистские бомбардировщики. Положение неожиданно спас стоявший на рейде аргентинский крейсер. Когда бомбы стали падать вблизи него, крейсер открыл по самолетам огонь и отогнал их.

Истребители, доставленные «Курском», вскоре уже участвовали в боях. Ими командовал наш советский товарищ — С. Тархов. Дрались наши летчики доблестно.

Последний бой Тархов вел над Мадридом. Тысячи людей с восторгом наблюдали, как наши «курносые» обратили в бегство фашистские «юнкерсы». Те исчезли из виду, часть наших истребителей преследовала их. Другие завязали бой с «хейнкелями», прикрывавшими фашистские бомбардировщики. Тархов послал за бомбардировщиками молодых ребят, а сам с двумя более опытными летчиками пошел на «хейнкелей», чтобы лишить «юнкерсы» прикрытия. Его расчет оказался верным. Мятежники недосчитались шести машин: одну сбил сам Тархов, пять других — его товарищи.

В напряженную минуту боя из-за облаков вынырнуло еще шесть «хейнкелей». Они набросились на самолет Тархова и подбили его. Самолет потерял управление. Тархов пытался выровнять его, но машина срывалась в штопор. Пришлось выбрасываться с парашютом.

Уже падая, Тархов прикинул: ветер южный, его сносит к фашистам. Решив сделать затяжной прыжок, открыл парашют почти у самой земли. Стрелки-республиканцы, наблюдавшие за его падением, приняли советского летчика за фашиста и открыли по нему огонь...

Врачи извлекли четыре пули. Могучий организм летчика упорно боролся со смертью. До последней минуты Тархов говорил о своих ребятах, беспокоился о том, как они закончили бой, просил не рассказывать им, что его ранили свои.

— Им это вредно знать: как бы не отразилось на их политико-моральном состоянии, — твердил он.

В Картахену продолжало поступать оружие. Разгрузка каждого нового «игрека» была не простой задачей. Особенно трудно приходилось вначале. Мы твердили о том, что транспорты надо разгружать как можно быстрее, но анархистский профсоюз с этим совершенно не хотел считаться. В самый горячий момент его деятели начинали митинговать, уводили грузчиков. Работа прекращалась.

Я видел, как в порту вырастали целые горы из ящиков с боеприпасами, танки и пушки подолгу стояли на причалах. Иногда порт даже не охраняли. И на железнодорожной станции не чувствовалось порядка. Сотни вагонов с военными грузами скапливались в ожидании отправки. не хватало паровозов. Между тем.мятежники догадались, какую роль выполняет Картахена. Их генерал Кейпо де Льяно грозился «стереть ее с лица земли вместе со всеми красными». Налеты вражеской авиации усилились.

Положение в стране все более осложнялось. В ноябре шли жестокие бои под Мадридом. На Средиземном море активно действовал крейсер мятежников «Канариас», по скорости и мощности вооружения превосходивший все крупные корабли республиканского флота. Испанские транспорты, шедшие из Черного моря, могли благополучно попасть в Картахену лишь при условии солидного конвоя.

Мое положение как главного морского советника было довольно сложным. Занимаясь разнообразными флотскими делами, я не имел права кем-либо командовать: должен был давать только рекомендации, влиять на командующего флотом, добиваться точного соблюдения совместно разработанных планов.

Точность в военную пору имеет, как известно, решающее значение. Чтобы встретить транспорт в условленной точке у берегов Африки и провести его в Картахену, корабли должны были выходить в море в строго назначенный час.

Напряженность обстановки требовала максимальной скрытности движения «игреков». Поэтому я обращался к командующему флотом Мигелю Буиса лишь в самый последний момент, когда надо было высылать корабли для встречи транспортов. Хорошо, что у нас сложились добрые отношения. Мигель Буиса охотно выполнял все мои просьбы, не допытываясь, что за ними стоит. Видимо, понимал: и в его интересах соблюдать строгую секретность движения «игреков».

## 2.5 НАШИ ТОВАРИЩИ

В ноябре 1936 года в Испанию прибыли два советских моряка-добровольца — С.С. Рамишвили и В.П. Дрозд. Обоих я знал и подбирал им работу с учетом характера и способностей каждого.

Семен Спиридонович Рамишвили стал советником командира базы в Картахене. Кроме замечательных лингвистических способностей он обладал и талантом организатора. С самого раннего утра и до позднего вечера Рамишвили колесил на своем маленьком «фиате» вместе с шофером и другом Хосе по причалам порта. Все у него получалось ладно. Рамишвили, или капитан де фрегата Хуан Гарсиа, как его звали в Испании, фактически стал командиром базы. Дон Антонио Руне, официально занимавший этот пост, не любил перегружать себя работой и был рад передать се другому.

Валентин Петрович Дрозд, опытный моряк, человек живой, энергичный, был очень полезен на флотилии эсминцев. Командовал ею Винсенте Рамирес, андалузец, отличавшийся шумливым, а подчас и взбалмошным характером. На мостике у дона Винсента трудно было услышать чью-либо речь, кроме его собственной. Говорил он пространно и громко, не скупясь на самые соленые флотские выражения. Даже на совещаниях у командующего его голос заглушал все другие. Мятеж застал Рамиреса совсем молодым офицером. Из него получился бы неплохой командир флотилии, если б не его шумливость и неорганизованность.

Дон Рамон — Дрозд — умел удивительным образом нейтрализовать недостатки Рамиреса, охладить, когда нужно, его излишний пыл, дать вовремя спокойный и разумный совет. Рамирес очень уважал Дрозда и привязался к нему. Помню, как, усталые, они возвращались после походов с моря — работы у эсминцев было много — и приходили ко мне или к командиру базы. Держались они вместе, как неразлучные друзья.

— Дон Рамон — муй листо (очень умный), — не раз твердил мне Рамирес и восхищенно рассказывал о мужестве и умелых действиях Дрозда.

В годы Великой Отечественной войны В.П. Дрозд командовал эскадрой Балтийского флота. Сражался геройски. Погиб он трагически. Возвращаясь зимой 1943 года по льду из Кронштадта в Ленинград, попал в полынью после бомбежки. Его именем — «Вице-адмирал Дрозд»- был назван один из кораблей Балтийского флота.

Шли месяцы. Даже легкомысленно относившийся поначалу к войне дон Антонио Руис стал понимать, что она затянется надолго. Народная армия благодаря советской помощи оружием и участию интернациональных бригад остановила наступление фашистов на Мадрид, нанесла им поражение и разгромила итальянский корпус под Гвадалахарой. Во главе правительства стоял Хуан Пегрип, сменивший Ларго Кабальеро. От Негрина можно было ждать более решительных и последовательных действий. Республиканские войска готовились к наступлению. Доставка оружия играла решающую роль. Германия и Италия посылали мятежникам целые соединения самолетов, танков, пехоты. Итальянские корабли, уже не маскируясь, под своим государственным флагом действовали против республиканцев. Флот Франке получал от фашистских государств эсминцы и подводные лодки.

Для республиканской армии оружие продолжало поступать преимущественно через Картахену. Встреча «игреков», разгрузка, отправка вооружения на фронт — этой будничной работой была заполнена вся зима. На кораблях плавало уже несколько десятков наших добровольцев. Под их влиянием республиканцы начали понимать, что для победы мало одного энтузиазма, нужны знания, следует упорно учиться и в ходе войны. Командиры не очень охотно, но все же стали выводить корабли в море на учебные стрельбы и совместное маневрирование. Флот получил несколько самолетов-бомбардировщиков, а истребители прикрывали базу от вражеских налетов.

Изредка мне приходилось ездить в Валенсию. С ноября 1936 года там находилось правительство Испанской республики. В Валенсии было и наше посольство, а также главный военный советник. Я должен был докладывать обстановку морскому министру И. Прието. Встречался и с товарищами из Центрального Комитета Компартии Испании, информировал их о нашей работе. Но больше всего я был связан с главным военным советником. Вначале этот пост занимал Я.А. Берзин, а затем его сменил Г.М. Штерн, которого в Испании звали Григоровичем. Тогда и началась моя дружба с этим замечательным человеком.

Поездки на машине по Испании в те дни были небезопасны. Испанские шоферы-лихачи нередко терпели аварии. Нам одно время даже официально советовали, где только можно, летать на самолетах. Я предпочитал ездить ночью. Мой Рикардо выезжал на каратеру принсипаяь — основную дорогу — и гнал со скоростью девяносто — сто километров. Однажды и мы с ним попали в кювет. Об этом стоит рассказать. История любопытная.

В сентябре 1936 года в Аликанте пришел наш транспорт «Нева». Я не раз бывал у капитана Кореневского. Как-то встретил у него в салоне двух молодых особ. Одна оказалась журналисткой, другая — дочерью бельгийского консула.

— А мы вас знаем. Вы советский морской офицер, — в один голос затараторили они.

Раскрывать свое инкогнито не хотелось, но и отрицать было уже бесполезно: выяснилось, что они меня видели на каком-то официальном торжестве. Мы любезно простились, и на пожелание скоро увидеться я уклончиво ответил поговоркой: гора с горой не сходится. . .

Спустя некоторое время мы с Рикардо торопились из Картахены в Валенсию. Час ранний. Движение было небольшое. Еще издали я заметил, что навстречу мчится машина. Широкая, свободная дорога, казалось, не таила никакой опасности. Но встречная машина вдруг резко повернула в пашу сторону. Рикардо не успел оглянуться, как мы оказались в кювете. Левый борт нашей машины разворотило. Я был поражен, когда увидел выходящими из встречной машины моих старых знакомых.

— Ну вот мы с вами и встретились, — улыбнулась одна из них. Потом с притворным участием спросила, не получил ли я повреждений. Серьезного ничего не случилось, но наша машина была разбита, а ушибленное колено заставило меня несколько дней пролежать в постели и еще долго напоминало об этом несколько загадочном происшествии.

Вспоминаю и другой случай. Весной 1937 года как-то спешил в Валенсию. Рикардо был в отпуске, и я поехал на другой машине с Хосе, шофером Рамишвили. Сначала не обратил внимания, что, проехав Аликанте, Хосе свернул с обычной дороги. Оказывается, чтобы выиграть время, он решил проехать по старой дороге, идущей через горный перевал. Когда-то по ней ездили все. Потом построили новую дорогу вдоль берега моря, а эта была заброшена. За долгий путь не повстречалась ни одна машина. Это нас удивило. Попытались установить, где едем. Но вокруг — ни души. Встревожились не на шутку. Хосе тоже понял, что сделал непростительную ошибку. Мы поднимались в гору, под колесами шуршала галька. Когда достигли вершины горы, низкая облачность совсем закрыла нам путь. А тут и бензин был на исходе. Мы с Нарцисс, моим переводчиком и помощником, начали беспокоиться. К счастью, дорога вскоре пошла вниз, и мы, сберегая остатки горючего, покатились с выключенным мотором. Как же обрадовались, когда на последних каплях бензина въехали в небольшой городок Алькоя! Совсем недружелюбным окриком нас встретил милисиаиос:

— Сальво! Кондукто! (Стой! Пропуск!) А мы были ему рады, забыв о наших треволнениях.

«На машине — хорошо, а самолетом — лучше!..» — так и я стал считать после этого случая.

В Картахене еще задолго до прихода очередного транспорта нас начинали теребить товарищи, заинтересованные в грузах. Старший танковый советник генерал Д.Г. Павлов звонил по телефону. Ему не терпелось узнать, когда и в каком количестве поступит боевая техника.

— Ну как, «жених», еще не встретил свою «невесту»? — спрашивал полковник Вольтер — Н.Н. Воронов. Его интересовала артиллерия.

Рассчитывать, что иносказания вроде «женихов» и «невест» могут остаться неразгаданными, было трудно. А Павлов и к таким уловкам не любил прибегать. Он даже обижался, если кто-либо танки называл, скажем, черепахами. Случалось, я давал друзьям не очень точную информацию, помня, что нас может подслушать противник. Теперь в этом можно признаться.

— Да, да, — говорил я, услышав вопрос о «женихе» и «невесте». — Встретились, все в порядке. А транспорты в это время были еще далеко в море. В Испании мне довелось встретиться с Павлом Ивановичем Батовым — Пабло Фрицем. Приехал он ко мне, чтобы попросить побыстрее отправить ему танки. Встреча была короткой, деловой, но очень теплой и сохранилась в памяти на всю жизнь. О том, как генерал армии П.И. Батов воевал в Великую Отечественную, известно. Две Золотые Звезды Героя украсили его грудь.

Из советских добровольцев чаще всего наведывались к нам в Картахену летчики, в частности их старший советник генерал Дуглас — Яков Владимирович Смушкевич. Когда приходил очередной транспорт, за его разгрузку брались все — не только испанские грузчики, но и наши добровольцы. С чинами и должностями не считались: майоры, лейтенанты, летчики, танкисты, артиллеристы, моряки — все таскали ящики. Танки или пушки выгружали очень быстро. Иное дело — самолеты. Огромные ящики с фюзеляжами доставляли много хлопот и беспокойства. Случалось, принимать свой груз приезжали десятки наших летчиков и инженеров, благо сборка самолетов производилась на аэродромах вблизи Картахены. Они проводили у нас по несколько дней и чувствовали себя как дома. Да и в свободные дни, когда такие выдавались, паши друзья летчики приезжали в Картахену провести вместе вечер за чашкой чаю или кофе с коньяком.

Но главное было в другом. С пехотинцами, танкистами и артиллеристами у нас, моряков, не было тесного взаимодействия: мы редко потом видели товарищей, ушедших с материальной частью из Картахены. А с летчиками мы действовали совместно. Морская война у берегов Пиренейского полуострова по масштабам была небольшой, но она ясно показала: без авиации не может быть сколько-нибудь значительных морских операций. Не имея превосходства над противником в воздухе, нельзя господствовать и на море.

Мы убедились и в том, что одна зенитная артиллерия, без истребителей, не способна надежно защитить корабли и базы. У флота должна быть своя, подчиненная ему потребительная авиация, действующая согласованно с зенитной артиллерией. В общем, наша дружба с летчиками в Испании была неизменной и крепкой.

С Я.В. Смушкевичем я познакомился осенью 1936 года в Валенсии, вскоре после того, как он приехал в Испанию. Автомобильная авария, в которую я тогда угодил, заставила меня пролежать несколько дней в постели.

— Ну вот. Нам спешно нужны самолеты, а он умудрился выбыть из строя! — С этими словами Яков Владимирович вошел в номер гостиницы «Метрополь», где я жил.

Жизнерадостный, улыбающийся, он сел возле моей кровати. На нем была кожаная куртка, из-под большого берета выбивались черные вьющиеся волосы.

— Давайте знакомиться. Как нога? Долго придется лежать?

— Да нет, дня два-три, а там хоть на костылях — в Картахену.

Лежать было действительно некогда: в пути находилось несколько транспортов, следовало позаботиться об их приемке. Под Мадридом шли тяжелые бои, республиканцы нуждались в оружии. Об этом говорил и Смушкевич. Он беспокоился о скорейшей выгрузке самолетов.

— Транспорт «Санто Аугустин», который доставляет самолеты, находится еще в восточной части Средиземного моря. Надо сперва провести его от Бизерты до Картахены. Это самый трудный участок пути, — заметил я. Смушкевич рассмеялся. — Провести вы сумеете, вам же не в первый раз.

— А сколько истребителей и бомбардировщиков получит флот за их доставку? — пошутил я.

Он снова рассмеялся, стараясь отделаться от вопроса: все самолеты были уже заранее распределены. Их не хватало на фронте.

— Транспорты идут и идут. Нелегко их провести морем до места и разгрузить, ничего не потеряв. Флот требует прикрытия с воздуха, — продолжал наседать я.

Я знал, что республиканские лайнеры «Санто Томе», «Магеланес» и «Мар Контабрико» уже грузятся в портах Черного моря. А как раз в эту пору мятежники начали бомбить Картахену, применяя массированные налеты авиации.

В общем мы все-таки договорились со Смушкевичем: из первой же партии он выделит для флота несколько самолетов, чтобы прикрывать Картахену и аэродромы. Слово свое он сдержал. Истребители стали надежно прикрывать порт.

Может, получилось так потому, что мы встретились со Смушкевичем на чужбине, но у меня было такое чувство, будто я знаю его уже давно и очень хорошо. Говорить с ним было легко, пожалуй, даже весело, а главное, слушая его, я проникался уверенностью, что на него можно положиться.

До поездки в Испанию Яков Владимирович командовал авиационной бригадой в Белорусском округе. Он пользовался большим авторитетом среди летчиков. Смушкевич мог не только отдать приказ, но и сам показать, как надо его выполнять. Летчиком он был великолепным. В Испании его авторитет, завоеванный блестящим мастерством и отвагой в боях, еще больше возрос.

Морякам и летчикам в ту пору было над чем поразмыслить, что сообща обсудить. В первую мировую войну накопился очень небольшой опыт использования самолетов на море. В Испании же новая авиационная техника испытывалась над морем непосредственно в боевой обстановке. Естественно, результаты этих испытаний интересовали и нас, моряков, и летчиков.

Советские добровольцы из отряда, действовавшего вместе с флотом, были сухопутными летчиками. Все они показали себя отважными, мужественными людьми. Они отлично выполняли задания, когда надо было днем и ночью бомбить порты, железнодорожные узлы и другие объекты па суше. Но действовать на море оказалось труднее, чем представлялось вначале. Первая трудность заключалась в том, что очень нелегко было распознать корабль противника с большой высоты и приблизиться к нему, не рискуя быть сбитым. Вскоре летчики убедились и в том, как трудно поразить с воздуха боевые корабли.

— Сбросили бомбу, как будто попали, а ему хоть бы что. Он продолжает идти, значит, и не получил никаких повреждений.

Позднее все мы усвоили: атаковать быстро движущийся крейсер одиночным самолетом с горизонтального полета — дело почти безнадежное. Это показал и опыт второй мировой войны.

Иное дело бомбить корабли в порту. Там попасть в них значительно легче. Например, много шуму наделал случай в порту острова Ивиса.

Но сначала несколько слов о встречах с артиллеристом Н.Н. Вороновым.

Наших волонтеров-артиллеристов в Испании было немного, но и с ними приходилось иметь дело, когда транспорты доставляли пушки, снаряды, винтовки. Часто я виделся с Н.Н. Вороновым. Как советник артиллерии, он много времени проводил на фронтах. Иногда наши пути сходились в Валенсии, куда в относительно спокойные дни съезжались военные руководители, гражданские деятели, журналисты. Как я уже говорил, в Валенсии находилось правительство республики. Здесь же намечались стратегические планы на будущее. Причем одни секретно работали над этими планами, другие всеми силами старались узнать о них.

Советские волонтеры обычно собирались в доме на улице Альборайя, 8. Там я чаще всего и встречал Николая Николаевича. Несмотря на то, что он, как и я, был одет во все штатское, военная выправка выдавала его. Высокий, статный, жизнерадостный, остроумный, он был всеобщим любимцем.

Постоянные разъезды по фронтам сказывались на его костюме. И подчас он шутил:

— Вальтера из меня не получилось, а вот Скотт, пожалуй, налицо.

При этом слово «Скотт» подразумевалось без последней буквы.

Он утверждал, что псевдоним свой получил в честь английского писателя Вальтера Скотта. На самом же деле по документам он числился полковником Вольтером — однофамильцем великого французского мыслителя.

Николая Николаевича интересовали пушки, снаряды, поступающие через Картахену. Встретившись со мной, он обычно отводил меня в сторону и спрашивал: — Как там? Что виднеется на горизонте? Иногда приезжал ко мне и в Картахену. Потом мы надолго расстались: я работал на Дальнем Востоке, он — в Москве. Но в годы войны частенько встречались в Ставке. В августе 1941 года вместе выезжали в Ленинград. Я вернулся, а он там застрял. Как известно, первая половина сентября того года была очень тяжелой для Ленинграда. Неприятельские снаряды простреливали город. Налеты вражеской авиации следовали один за другим. Представителю Ставки пришлось много поработать в осажденном городе.

31 мая 1937 года республиканская эскадра вышла встречать лайнер «Магеланес». Так как у острова Мальорка были обнаружены фашистские крейсера, решили провести отвлекающую операцию. Объектом избрали порт на острове Ивиса. Флот шел, чтобы обстрелять его, а потом, с наступлением темноты, повернуть для встречи «игрека». В этой операции должна была принять участие и авиация.

Корабли приблизились к острову и обнаружили в порту немецкий линкор «Дойчланд». Чтобы не вызвать международных осложнений, командующий эскадрой решил не открывать огня. Основная задача — отвлечь внимание — была выполнена.

Но летчики, вылетевшие несколько позже, ничего не знали: ни то, что там стоит немецкий линкор, ни о решении командующего эскадрой. К тому же едва республиканские самолеты появились над островом, как «Дойчланд» открыл по ним огонь. Летчики, будучи совершенно уверенными в том, что это корабль мятежников, сбросили на него бомбы. Они попали в кормовую часть линкора. Число жертв на «Дойчланде» достигло восьмидесяти человек.

Республиканская эскадра еще шла навстречу «игреку», а радио всех западных стран уже передавало сенсационную новость о «нападении» испанских самолетов на немецкий линкор.

«Дойчланд» попросил английское портовое начальство в Гибралтаре обеспечить возможность ремонта, а также «подготовить гробы для отправки в Германию останков погибших» и направился туда.

Другие немецкие корабли затевали что-то недоброе. Между ними не прекращались переговоры весь следующий день. Ночью, когда республиканская эскадра, встретив «игреков», возвращалась на базу, она натолкнулась на соединение германских кораблей — линкор «Шеер» и несколько эсминцев. Немцы сразу же подняли национальные флаги, осветив их еще прожекторами. Но никто не собирался нападать на них. Эскадры быстро разошлись.

Рассчитались гитлеровцы с мирным населением. На следующее утро немецкие корабли подошли к незащищенной Альмерии и варварски обстреляли город. Были разрушены десятки домов, погибло много жителей, в том числе женщин и детей.

Эпизод с «Дойчландом» мы уже забыли, а газетная шумиха вокруг него еще долго не затихала.

К концу 1937 года в результате прямого вмешательства немцев и итальянцев соотношение сил на море резко изменилось. Пользоваться коммуникациями в Средиземном море стало невозможно. Приходилось прибегать к другому пути — из Балтики во французские порты Гавр и Шербур, а оттуда по железной дороге через Францию. Хотя это и было безопасно, но очень ненадежно: транзит целиком зависел от капризов быстро сменявшихся во Франции кабинетов. Пришедшее в Гавр или Шербур оружие то пропускали, то задерживали. Последнее случалось чаще.

Помехи в военном снабжении со стороны Франции сыграли роковую для республики роль на последнем этапе войны. В самый разгар битвы за Каталонию (декабрь 1938 г. — февраль 1939 г.) на франко-испанской границе скопилось очень много самолетов, орудий, танков, торпедных катеров и т. д. Если бы они вовремя попали в руки республиканцев, весь ход битвы мог решительно измениться. Но французское правительство, несмотря на просьбы республиканцев, отказалось открыть границу. Этим было ускорено поражение республиканской армии в Каталонии, а стало быть, облегчалась окончательная победа Франке и его фашистских покровителей.

## 2.6 БУДНИ И ПРАЗДНИКИ

Рассказывая о наших друзьях — летчиках, я забежал вперед. Между тем будни войны шли своим чередом. Мы, советские добровольцы, сроднились с испанскими товарищами в этой повседневной боевой работе. Так же, как и они, радовались всякому успеху республиканской армии, с болью узнавали о ее неудачах. Мы чувствовали себя среди испанских бойцов своими людьми. Но в наших добровольцах было нечто такое, я бы сказал, особенное, что заставляло гордиться ими. Сколько раз я видел этих, порой совсем еще молодых, русоволосых ребят, когда они только что ступили на испанскую землю! Разве думали они, выросшие где-нибудь в северных русских лесах, шахтерских украинских поселках или больших индустриальных центрах, что судьба занесет их в эти края апельсиновых рощ, в картахенские суровые горы? Но вот дошла до них весть о борьбе, которую, изнемогая в боях, ведет испанский народ, и сердце позвало их сюда.

История знает множество случаев, когда люди, сделавшие своей профессией военное дело, шли драться, рисковали своей головой под чужими знаменами, на чужой земле, за чужое дело. Обычно это были наемники, которых прельщали на чужбине золото, богатая добыча, чины. Но наши люди не искали на земле Испании ни золота, ни чинов. И далекая земля та не была им чужой) и не было чужим знамя, под которым они сражались. Их вело сознание интернационального долга. Испанские рабочие и пахари были для них братьями. И еще: в Испанию нашу молодежь привело стремление вовремя остановить фашизм. Об этом нечасто говорили вслух, как бы стесняясь громких слов, но чувства, владевшие товарищами, были истинно благородными.

Интересно было наблюдать, как только что приехавшие добровольцы акклиматизировались в незнакомой стране. Вначале многие из них держали себя несколько стесненно, замкнуто.

Как-то я ехал поездом из Барселоны в Валенсию. В один вагон со мной вошли несколько молодых людей. Провожавшая их девушка, очевидно переводчица, перед отходом поезда негромким голосом давала последние наставления по-русски:

— В Валенсии вас обязательно встретят, а по дороге держитесь вместе.

Молодые путешественники выполняли ее наказ точно — они сидели и тихонько разговаривали между собой. Рядом со мной сидели мои соотечественники. Они только что прибыли из Советского Союза, и мне до смерти хотелось побеседовать с ними. Но не тут-то было! Все мои попытки завязать разговор разбивались, как о каменную стену.

— Куда едете? — спросил я их.

Молодые люди только переглянулись и тотчас отвернулись, делая вид, что не понимают меня.

Впрочем, куда они едут, я знал и даже назвал им адрес в Валенсии, по которому они должны были явиться. Все было тщетно. Их подозрительность усилилась, когда я без всякого злого умысла предложил им распить пару бутылок сервесы — пива. Лишь когда мы доехали до места назначения и встречавший их товарищ подтвердил, что я действительно советский человек, и назвал мою должность, новобранцы разговорились со мной. Они извинились, правда, немного смущаясь, но и с сознанием своей правоты.

Что ж, обстановка была сложная, следовало держаться начеку.

Но очень скоро новички завязывали дружбу с испанскими товарищами, завоевывали их уважение и любовь не словами, а своими действиями в боях.

Однажды я услышал об отважном рейде танкистов. Группа танков, прокладывая дорогу пехоте, ворвалась в город, где стоял сильный гарнизон Франке. Танкисты дважды прочесали его, уничтожили несколько батальонов пехоты, смяли фашистские батареи и моторизованную колонну. О рейде очень долго помнили. Рассказывали, что в нем участвовали молодые советские добровольцы. Я подумал: не те ли это юноши, с которыми я ехал в Валенсию? Вполне возможно...

Еще больше приходилось слышать о наших волонтерах-летчиках. Это они в ноябрьские дни прикрывали мадридское небо, атаковали итальянский корпус под Гвадалахарой. Я. Смушкевич, П. Рычагов, Г. Прокофьев, И. Проскуров, И. Конец, Н. Остряков...— всех не перечислить. Прибыв в Картахену, они желали только одного — как можно лучше выполнить задание. Вместе с республиканцами наши летчики проявляли в боях такие чудеса храбрости и отваги, что вокруг стали говорить о русском характере, подразумевая под этим удаль, мужество и самоотверженную верность дружбе. И в этом заключалось главное. А носить по-испански берет и освоиться с местными обычаями — дело нехитрое.

Мы приняли уже много транспортов. Благодаря приобретенному опыту разгружали их значительно быстрее, даже несмотря на попытки фашистов помешать этому. И все-таки прибытие каждого «игрека» становилось для нас событием: вместе с праздником приходили страдные дни.

Когда прибывали транспорты, на причалах становилось особенно оживленно. Испанские моряки, уже знакомые со многими нашими добровольцами, встречались с ними, как старые друзья.

— Салуд, амиго! (Привет, друг!) — кричал кто-нибудь из русских.

— Привет, Гриша! — отвечал испанец. В Картахену прибыл крупный испанский транспорт «Санто Томе», доставивший из СССР много оружия, бомбардировщики, торпедные катера. Он ошвартовался у основного длинного причала. Военные корабли, сопровождавшие его, еще только входили в гавань, а на причале уже закипела работа. Мы знали: коль прибыл такой транспорт, ночью будут «гости» — «хейнкели» и «фиаты». Надо было выгрузить за день как можно больше.

Береговые краны снимали тяжелые грузы с верхней палубы, портовые рабочие приступили к разгрузке трюмов. Огромные ящики устанавливали на грузовики с прицепами и железнодорожные платформы, подогнанные к самому борту лайнера. . .

Встречать транспорт на этот раз прилетел сам командующий республиканской авиацией генерал Игнасио Сиснерос. Он беспокоился о транспортировке громоздких фюзеляжей бомбардировщиков и прикрытии с воздуха порта, аэродромов Лос-Алькасарес и Сан-Хавьер. Приехало много летчиков-добровольцев, которые сразу же включились в разгрузку. Приехал генерал Дуглас — Смушкевич. Ему хотелось побыстрее увидеть товарищей, прибывших на транспорте, и осмотреть привезенную материальную часть. Республиканцы сразу узнали его и горячо приветствовали: «Вива руса! Вива!»

Смушкевича в Испании знали как героя Гвадалахары. В этот район был брошен для захвата Мадрида итальянский экспедиционный корпус. На пути итальянцев стояли лишь слабые, разрозненные республиканские части. Противник считал, что дорога к столице открыта. Но вместо победного марша его постигло жестокое поражение. Это многим показалось настоящим чудом. Подробности «чуда» были таковы. Фашисты шли па Мадрид плотной, сплошной колонной. Погода стояла очень плохая. Авиация мятежников в воздух не поднималась. Фашисты были убеждены в том, что республиканские летчики тоже не смогут летать. Но наши товарищи вылетали в любую погоду. Обнаружив итальянские колонны на марше, они бомбили их, расстреливали из пулеметов. Над шоссе, закупоренным разбитыми, горящими машинами, организовали, своего рода авиационный конвейер — одна группа самолетов заканчивала штурмовку, на смену ей сразу же приходила другая.

Так продолжалось три дня. Итальянский корпус понес огромные потери. Потом подоспевшие республиканские наземные части завершили разгром противника, а оставшихся в живых обратили в бегство.

— Откуда республиканцы взяли столько самолетов ? — недоумевали фашистские заправилы и вместе с ними иностранные наблюдатели.

На самом деле у республиканцев было совсем мало авиации, но она действовала с утра до ночи, не оставляя в покое итальянцев ни на минуту. Самолеты возвращались на аэродром для того, чтобы заправиться горючим, взять боеприпасы, и снова шли на штурмовку.

Душой всей этой блестяще организованной боевой операции был главный авиационный советник Яков Смушкевич.

На «Санто Томе» прибыла из Советского Союза новая группа моряков-добровольцев. На верхней палубе разыскал своего старого товарища — В.А. Алафузова. Ему было поручено доставить этот важный груз. Кстати, в пути он пережил немало беспокойных минут. Встреча с соотечественником вдали от Родины всегда приятна. Во время войны мы это почувствовали особенно сильно и остро. А тут еще был друг, с которым прожили бок о бок не один год — во время учебы и службы на Черном море.

В общем, день был наполнен горячей работой, всеми владело приподнятое, праздничное настроение. Первое Мая! Невольно представлялось, как торжественно и радостно проходит этот день на Родине, и от этого настроение еще больше поднималось.

Вечером мы собрались в нашем, советском клубе, пели песни, без конца заводили пластинку «Лейся, песня, па просторе... Штурмовать далеко море посылает нас страна...». Казалось, что эти слова относились к нам, советским добровольцам. Только одни штурмовали море, другие — небо над Мадридом, а третьи — фашистские колонны на испанской земле.

То, что мы называли клубом, была просто квартира вблизи капитании, где можно было послушать патефон, перекусить, а главное — посидеть с товарищами, если позволяла обстановка. Там мы чувствовали себя словно на Родине: в Севастополе или Кронштадте.

Но это все же была Испания. Черноглазых девушек, взявших на себя заботу о нашей столовой, звали, помнится, Консуэла и Кончита. Приветливые и веселые, они быстро научились понимать нас и болтали с нами на смешанном русско-испанском языке.

— Если можно, Кончита, мне, пожалуйста, лос уевос фритос и вино вьехо — жареные яйца и старое вино! — обращался к испанке кто-либо из наших добровольцев-старожилов.

Организатором и хозяином нашего клуба был дон Хуан Гарсиа — С.С. Рамишвили, а душой — дон Рамон — В.П. Дрозд, который на корабле целиком отдавал себя службе, а в редкие свободные часы умел повеселиться. Счастливое и завидное сочетание!

Так прошел и вечер Первого Мая. Мы не произнесли ни одной речи, праздник был у всех в душе и на лицах. Его не смогли испортить даже фашистские самолеты, совершившие налет на Картахену.

В полночь мы настроили приемник на Москву и с замиранием сердца слушали Красную площадь. Сквозь помехи в эфире доносился до нас бой Кремлевских курантов. Я не помню других звуков, которые бы так глубоко проникали в душу каждого из нас.

Мы любили наш клуб. В свободную минуту мы приходили сюда, чтобы встретиться с друзьями. Часто здесь бывали наши моряки В. Гаврилов, Н. Басистый, С. Солоухин, И. Елисеев, В. Богденко и другие волонтеры. Остротам и шуткам не было конца. Если это было вскоре после прибытия «игрека» с посылками для моряков, то Кончита и Консуэла кроме обычных блюд подавали консервы, нарезали копченую колбасу, и «вино вьехо» заменялось «русским газолином», как звали испанцы нашу водку. Крепкими напитками не злоупотребляли. Традиционный кофе заменяли иногда чаем и удивлялись, как испанский повар мастерски его готовил. Бывали дни, когда в клубе можно было встретить и наших генералов — Д.Г. Павлова или Я.В. Смушкевича, но они обычно появлялись в Картахене на короткий срок в связи с прибытием крупных партий грузов, отдавали нужные распоряжения и уезжали.

Приезжали в Картахену и летчики с соседних аэродромов — И.И. Проскуров, Н.А. Остряков, Г.М. Прокофьев и другие. Реже заезжали танкисты из Арчены. Когда в ожидании оказии в Картахене собирались раненые волонтеры, то те из них, которые «находились на плаву», то есть свободно двигались, тоже любили заходить в клуб.

«Вы когда соберетесь в море, чтобы переправить нас в Севастополь?» — полушутя-полусерьезно обращался к морякам танкист с рукой на перевязи. Ему уже надоело «отдыхать» в Картахене на транспорте «Магальянес» или «Мар Контабрико», которые стояли у причала, выжидая улучшения обстановки на море и заодно ремонтируя машины перед ответственным плаванием. «Лучше не спеша попасть в Севастополь, — отвечали моряки, — чем поторопиться и угодить в Кадис». Такая опасность в то время действительно существовала. Например, у берегов Алжира мятежники потопили советский транспорт «Комсомол». Весь экипаж во главе с капитаном Г.А. Мезенцевым попал в застенки Франке. Судно шло с гражданским грузом, и даже не в Испанию, и все же было захвачено. Тем более нельзя было рисковать судьбой людей, отправлявшихся на испанском транспорте. Однако и Картахена — место не очень подходящее для отдыха, и мы принимали все меры, чтобы скорее переправить раненых на Родину.

Если в воздухе спокойно, то вечер у моряков, бывало, затягивался до II- 12 часов, после чего все направлялись на свои боевые посты. На улице темно. Мрачными массивами выделяются на фоне моря горы Синесо и Неграте. Глаза постепенно привыкают и начинают различать границы гавани с темными силуэтами кораблей. Кто еще не достаточно хорошо ориентируется в порту и на причалах, старается объединиться с кем-нибудь из «стариков», чтобы добраться до своего эсминца иди крейсера. Хуже, если начинается тревога. Тогда ближайшее убежище в капитании служит укрытием. Кончита и Консуэла, не успевая убрать посуду со столов, тоже спешат туда. Первые выстрелы зениток глухо раздаются со стороны моря, откуда мятежные самолеты любят атаковывать базу.

В воскресные и праздничные дни клуб открывался с утра, но днем посещался редко, так как все испанские моряки отправлялись в город и на главной улице Калья Майор вместе с нашими добровольцами устраивались где-нибудь за столиком. Там же в это время собиралось и гражданское население города. Вынесенные на улицу столики заполняли всю проезжую часть, и целые семьи проводили за ними свободное время. Это по-испански!

Сидя за столиком, испанские моряки весело шумели, обсуждая проходящих сеньорит: «Ке гуапа» (какая красавица), «Ой морена» (чернобровая), — и это было в обычаях испанских городов, особенно на юге. Сама сеньорита считала это заслуженной похвалой и даже обижалась, если ее не провожали такими восклицаниями. Реплики она принимала как должное и отвечала: «Грасиас, мучас грасиас» (спасибо, большое спасибо).

В городе иногда шли русские фильмы: «Чапаев» и «Броненосец «Потемкин». Все наши добровольцы по несколько раз смотрели эти картины и жаловались только на порядки, которые существовали в испанских кинотеатрах: курение, шум, постоянное движение публики, а нередко и скандалы. Но со своим уставом в чужой монастырь не ходят.

Изредка у наших добровольцев появлялась возможность отправиться с каким-нибудь поручением в Мурсию или Валенсию. Эти города в то время бомбили еще редко. и пару ночей можно было провести спокойно в постели.

В Картахене не было «пласа де торос», где происходят корриды, и поэтому каждый, кому удавалось попасть в Мурсию или Валенсию, стремился на это представление.

Быть в Испании и не посмотреть бой быков действительно было бы обидно. Об этом не раз говорил мне Хосе Дельмас, управляющий делами командира базы. Еще молодой человек, он до войны сам собирался стать тореро, и только несчастный случай (перелом ноги), не связанный, кстати, с быками, прервал его карьеру на «пласа де торос».

Влюбленный в корриду, Хосе любил поговорить о ней. Он рассказывал, как происходили бои быков еще в Греции и Риме, как уже более тысячи лет этим развлечением болеют испанцы и что нет ни одного приличного города в Испании, в котором не было бы круглого, как цирк, только без крыши, здания, где происходит коррида. Он с удивлением и даже сожалением смотрел на тех, кто не видел такого на редкость волнующего зрелища. Дельмас и меня уговорил съездить с ним в Мурсию, чтобы посмотреть там бой быков. Зрелище действительно волнующее и красочное. Но я не столько смотрел на арену, сколько на зрителей: болели они неистово.

На вопрос Хосе, как мне понравилась коррида, я уклончиво, чтобы не обидеть своего гида, ответил, что просмотрел «кон муча густо» (с большим удовольствием) это своеобразное зрелище.

«Все-таки это зрелище на любителя», — решил я. Увлечение корридой в Испании настолько сильно, что во время войны истребители иногда прикрывали это огромное скопление людей. Правда, сборы в этом случае шли на войну.

## 2.7 БОИ НА МОРЕ

В 1936–1937 годах самой важной задачей военно-морского флота республиканцев, как я уже говорил, было обеспечение морских перевозок из СССР. Но боевая его деятельность не ограничивалась конвойными операциями. Прежде всего сами эти операции не раз перерастали в бои с фашистским флотом, пытавшимся перехватить транспорты. Кроме того, республиканский флот искал в море встречи с противником, обстреливал его побережье, наносил удары по базам.

7 апреля 1937 года республиканская эскадра вышла на ночную «охоту» за вражескими кораблями. Однако обнаружить вражеский флот не удалось. Ограничившись обстрелом побережий Мелильи и Малаги, мы вернулись в Картахену. Несколько дней спустя, вечером 15 апреля, эскадра в полном составе снова вышла в море. Она состояла из двух крейсеров и флотилии эсминцев. На следующее утро к эскадре присоединился и линкор «Хайме 1». В районе Малага — Мотриль корабли подошли к побережью и с малой дистанции открыли огонь по укреплениям и подозрительным сооружениям. Мятежники в свою очередь атаковали эсминцы торпедными катерами, сбросили серию авиабомб на крейсера. На этом операция и закончилась.

Когда возвращались в базу, на горизонте появился немецкий крейсер «Лейпциг». Он следовал за республиканскими кораблями, держась на пределе видимости. Это было дурным признаком: «Лейпциг» занимался разведкой. . .

— Эсминец «Лепанто» бомбят, — вскоре услышали мы тревожный голос сигнальщика.

Вокруг эсминца вздымались столбы воды, но где же все-таки самолеты? Их не было видно.

«Каиариас»! — догадался Рамирес, с которым мы вместе были на борту эсминца «Антекера».

Вскоре его догадка подтвердилась. Действительно, «Лепанто» атаковали не самолеты, а крейсер мятежников. Он уже показался на горизонте. Эскадра легла на курс сближения с противником, но тот уклонился от встречи.

Когда корабли уже втягивались в гавань, фашистские крейсера снова дали знать о себе: они атаковали отставший эсминец «Санчес». Несколько минут мы наблюдали, как вокруг эсминца кипело море. Вода поднималась выше мостика и труб корабля. Эскадра повернула в сторону противника, береговые батареи открыли огонь. Но фашисты опять поспешили удалиться.

Эсминцы республиканского флота встречались потом с крейсерами мятежников «Капариас» и «Балеарес» не раз. И после нескольких попыток навязали им наконец бой. В результате Франке потерял самый крупный новый крейсер «Балеарес». Произошло это спустя год после описанного случая, в марте 1938 года.

К тому времени флот испанских фашистов значительно пополнился. Благодаря помощи Германии и Италии враг уже стал обладать явным преимуществом и на море. Командование мятежников решило провести крупную операцию для уничтожения республиканских крейсеров. Испанские фашисты собрали весь свой флот.

Столкновение двух эскадр произошло в ночь на 6 марта 1938 года. Эсминец «Санчес», тот самый, за которым год назад охотились вражеские крейсера, первым обнаружил их и пошел в атаку. Он выпустил по крейсерам четыре торпеды, но неудачно. Затем последовал торпедный залп эсминцев «Антекера» и «Лепанто». Три торпеды достигли цели. Крейсер «Балеарес», на котором держал свой флаг командующий фашистским флотом, был охвачен пламенем и стал тонуть. Остальные крейсера мятежников, опасаясь новых торпедных атак, поспешно ушли, бросив на произвол судьбы команду погибшего корабля и своего флагмана. Двести человек с «Балеареса» были подобраны иностранными судами.

К сожалению, республиканцы, упоенные победой, не предприняли дальнейших попыток продолжить ночной бой. А жаль! Им представлялась полная возможность нанести деморализованному противнику еще больший урон. В боевых операциях против фашистов принимали участие корабли всех классов — не только надводные, но и подводные. На многих кораблях были наши добровольцы, выполнявшие, как правило, роль советников. На подводных лодках им даже приходилось брать на себя роль командиров: опытных подводников республиканский флот не имел. Положение наших товарищей осложнялось тем, что подводные корабли были изношены, оборудованы малознакомой иностранной техникой, а командовать приходилось через переводчиков.

Подводными лодками Испания начала обзаводиться после первой мировой войны. Сперва лодки строились с помощью итальянцев, но после свержения испанской монархии отношения с Италией испортились, и судостроительные верфи страны прибрали к рукам англичане. Когда началась гражданская война, рассчитывать на получение из Италии оборудования для лодок было нечего. Англия тоже не поставляла ни вооружения, ни механизмов. Поэтому подводный флот у республиканцев был очень слабый.

И все же подводники воевали... Вскоре после приезда в Картахену в 1936 году я беседовал с командиром флотилии подлодок Р. Вердия. В первые недели войны, командуя лодкой «С-5», он атаковал линкор мятежников «Эспания» и попал в него торпедой. Но торпеда, к сожалению, не взорвалась. Такие случаи были не редкостью. Плохое качество торпед часто сводило на нет усилия команд.

В разговоре с Вердия я спросил, уверен ли он, что торпеда действительно попала в линкор: находясь под водой, он вряд ли смог убедиться в этом.

— А мы не уходили на глубину, — спокойно ответил Вердия.

Оказывается, лодка после залпа была выброшена на поверхность, и ее командир смог наблюдать за движением торпеды. — Вы видели ее след? — Не только след. И торпеду видел. Мне показалось странным: как мог Вердия наблюдать за торпедой, шедшей на глубине трех- пяти метров? Двумя неделями позже, когда во время похода на север я стоял на мостике крейсера «Либертад», убедился, что это действительно возможно. Наш корабль атаковали дельфины. Они шли за нами на порядочной глубине, но видели мы их очень ясно.

— Торпедо! — тревожно вскрикивали тогда сигнальщики.

У нас на Черном море дельфины тоже часто атакуют корабли, но там вода темнее и дельфины видны только тогда, когда, играя, поднимаются на поверхность. Воды Кантабрики настолько прозрачны, что прекрасно просматриваются па глубине нескольких метров. Я следил за атакующими наш корабль дельфинами и вспоминал разговор с Вердия...

Из Советского Союза приехало несколько опытных подводников. В феврале 1937 года в Картахене появился советский доброволец Иван Александрович Бурмистров. В базе стояли две подводные лодки, на которых он и стал трудиться, помогая испанцам. Бурмистров очень возмущался порядками на лодках, недоволен был техникой, весьма отсталой.

— При таком состоянии материальной части можно затонуть и в гавани, — говорил он. Это мы и сами хорошо знали.

Спустя некоторое время одна из лодок под командованием Бурмистрова вышла в направлении Балеарских островов. Ее задачей было атаковать корабли противника при входе в Пальму. Вернулась лодка через несколько дней, и командир сам удивился, как ему удалось возвратиться живым. Он был зол и ругался на чем свет стоит.

Оказалось, лодка благополучно пришла в назначенное место и стала ожидать появления вражеского крейсера. На следующий день подводники заметили, что над ними висит самолет-разведчик. Вскоре появились другие самолеты и начали забрасывать лодку бомбами. Командир маневрировал, менял позицию, уходил на глубину, но самолеты от лодки не отставали. Оглядевшись, Бурмистров вдруг заметил, что за лодкой тянется масляный след, по которому ее и обнаруживала вражеская авиация.

Лодку поставили на ремонт, что было можно, исправили. Бурмистров дважды прорывался через Гибралтар, но материальная часть по-прежнему действовала неважно, механизмы то и дело отказывали.

— Вот тогда-то я оценил свои подводные лодки и наш подготовленный личный состав, — вспоминал он позднее.

К сожалению, в годы Великой Отечественной войны Бурмистров был тяжело болен. Ему не довелось участвовать в жарких схватках на наших морях.

Много мытарств испытывал и другой подводник — доброволец Н.П. Египко, которого на республиканском флоте знали под именем Матиас. В Испании мне с ним встретиться не пришлось, мы разминулись, но о его действиях я слышал немало.

Египко приехал на север Испании в самое тяжелое время, летом 1937 года. Он принял лодку «С-6», которая была повреждена и несколько месяцев стояла у стенки Бильбао. После падения Бильбао Египко перешел в Сантандер, уже тоже находившийся на передней линии фронта. Там его лодка оставалась до последнего момента, чтобы принять какие-то ценности, принадлежавшие правительству басков. Кругом рвались снаряды; скошенные пулеметным огнем, падали люди, но лодка не тронулась с места, пока груз не доставили на борт.

Из Сантандера перешла в Хихон, но и тут стало не легче. Порт почти непрестанно бомбили. Лодка все же несколько раз выходила в море и даже потопила вражеский корабль. В последние дни «С-6» была выведена из строя крупной бомбой и затоплена своей командой.

Все республиканские корабли к тому времени тем или иным путем уже ушли из Хихона: противник ворвался в город. Захватив с собой немало горожан, команда лодки сумела уйти на английском транспорте. Но в море транспорт был захвачен крейсером мятежников «Сервера», который повел было его в свой порт. К счастью, вблизи оказался английский крейсер. Его командир решил выручить британскую собственность. Под наведенными дулами английских орудий мятежники отпустили транспорт и убрались подобру-поздорову.

Матиас — Египко принял командование другой лодкой, «С-2», оказавшейся в Сен-Назере. Можно представить себе положение командира: советский человек во главе испанской команды во французском порту, где власти настроены явно недоброжелательно к республиканцам! Лодку надо было ремонтировать, а французские власти ставили палки в колеса, к тому же вокруг сновали фашисты, старавшиеся подкупить экипаж. Среди личного состава нашлись анархисты, пытавшиеся дезорганизовать работу. Диверсии следовали одна за другой.

И все-таки даже в таких условиях Египко довел ремонт до конца. Оставалось произвести испытание механизмов, но лодке не разрешали выйти для этого в море.
— Покинув порт, вы лишитесь права вернуться, — заявили местные власти.

Египко проводил испытания тайком, по ночам, в бассейне гавани. Не закончив испытаний, лодка ушла в плавание. Она сумела проделать большой и опасный путь, прорвалась через Гибралтар и пришла в Картахену.

За советских добровольцев не приходилось краснеть. Повинуясь чувству интернационального долга, они делали все, что было в человеческих силах. Но наших добровольцев было немного. И не они решали исход войны. . .

На море было много драматических моментов. В апреле 1937 года в Бискайском заливе, около Сантандера, подорвался на мине фашистский линкор «Эспания». Помню, с каким удовольствием рассказывал об этом морской министр Прието. Гибель вражеского корабля, конечно, порадовала всех моряков республиканского флота, но к радости у многих примешивалось и явное сожаление. Все-таки это был испанский корабль. В свое время «Эспания» считалась гордостью флота.

Я уже слышал подобные нотки невольного сожаления более чем за полгода до этого в Астурии. Мы стояли на наблюдательном пункте под Овьедо, и один испанец объяснил мне, почему республиканцы не обстреливают здание, в котором укрылись мятежники.

— Это ведь историческая реликвия, — говорил он, — памятник старины. Думаю, что и мятежники его пожалели бы.

Наивное рассуждение! Фашисты сровняли бы с землей любой исторический памятник, лишь бы уничтожить побольше своих соотечественников. Знаменитый замок Алькасар в Толедо республиканцы не обстреливали артиллерией, стремясь сохранить ценности. Закончилось это тем, что Франке расстрелял всех республиканцев, попавших здесь в его руки. Фашизм по своей природе способен на зверства и варварство. Это его кредо. А республиканцы проявляли слишком много терпения даже тогда, когда требовалась суровость: ведь война шла не на жизнь, а на смерть.

В мае мятежники как бы в ответ на гибель своего линкора начали все чаще и сильнее бомбить Альмерию, где стоял республиканский линкор «Хайме 1». Зенитная оборона там была довольно слабой, и две бомбы попали: одна — в линкор, другая — между корпусом корабля и стенкой. Становилось очевидным, что летчики пристрелялись и теперь постараются довести дело до конца. «Мне кажется, линкор следует перевести в Картахену», — сказал как-то Буиса. Я поддержал это предложение, зная, что зенитная защита базы значительно усилилась. Линкор был вскоре переведен и поставлен кормой к молу Курро, недалеко от крейсера «Либертад». «Хайме 1», старый корабль, в период, когда эскадра выполняла задачу обеспечения коммуникаций, использовать было трудно. К тому же сильное влияние анархистов па нем доставляло много забот командованию. Приходилось ждать лучших времен для использования линкора. Но случилось иначе. 7 июня 1937 года около полудня я услышал сильный взрыв. Сначала я подумал о возможности внезапного налета со стороны моря: в это время Картахену бомбили самолеты с аэродромов на Мальорке и подход с моря был им удобнее. Войдя в комнату дежурного, я увидел высокий столб дыма, поднимающийся над «Хайме 1», и не услышал никакой стрельбы по воздушным целям. Воздушной тревоги тоже не было. Некоторые жители бежали в убежище, другие оставались па месте, ошеломленные страшным зрелищем на рейде. Вскоре все выяснилось. Произошел внутренний взрыв в одном из погребов линкора, и теперь следовало ожидать других взрывов, если не будут приняты решительные меры. Через несколько минут действительно последовал ряд более слабых взрывов. Это рвались зенитные снаряды, разложенные около пушек на верхней палубе. Буксиры заливали корабль, используя свои мощные противопожарные средства, линкор постепенно кренился на правый борт. Все корабли в порту оставались на своих местах, и только «Либертад» на всякий случай готовился переменить место, опасаясь общей детонации погребов на линкоре. Как обычно, в такой обстановке один совет следовал за другим. Одни предлагали взять линкор на буксир и отвести на мелкое место, другие считали опасным крейсеру «Либертад» с комфлотом на борту находиться в непосредственной близости от горящего линкора, третьи советовали приложить все силы, чтобы удержать линкор на плаву. М. Буиса был на месте, и самым правильным было не мешать ему командовать. Бывают моменты, не очень подходящие для советов; в таких случаях надо либо не вмешиваться, либо действовать.

Корабль медленно кренился на правый борт, пока, затонув наполовину, не сел на грунт.

Катера с ранеными спешили к берегу. На стенке мола укладывали тела погибших. Позвонил морской министр Прието и сказал, что он сам вылетит в Картахену.

Я вместе с командующим встретил его па соседнем аэродроме. В машине он не проронил ни слова. Был печален. На следующее утро мы с Прието посетили госпиталь, где лежали раненые, потом долго стояли на молу вблизи затонувшего линкора.

— Ке варваридад! (Какое варварство!) — повторял дон Индалесио.

Почему произошел взрыв? Наиболее вероятными представлялись две причины: диверсия со стороны мятежников или халатное обращение с боезапасом. На корабле было сильно влияние анархистов, среди команды отсутствовала должная дисциплина. Обе причины были, на мой взгляд, равно вероятны. Прието полагал, что линкор погиб от диверсии фашистов.

Потеря крупнейшего корабля республиканского флота произвела тяжелое впечатление на моряков. Но долго горевать было некогда. Несколько дней спустя флот снова вышел в море на поиски противника.

Вскоре после этого вместе с командующим Мигелем Буиса мы проходили мимо затонувшего линкора. Командующий горестно смотрел на торчащие из воды орудийные башни.

— Разные бывают судьбы у кораблей, — проговорил он. — У одних блестящий, но короткий век, другие плавают долго, а гибнут вот так, как «Хайме 1». Вы никогда не слышали о крейсере «Королева Мерседес»?

Мигель Буиса рассказал, что испанский крейсер «Королева Мерседес» был построен в 80-х годах прошлого века. Он был снабжен паровыми машинами, но имел еще и три огромные мачты для парусов и являл собой, должно быть, весьма внушительное зрелище. В 1898 году, когда началась американо-испанская война, крейсер был на Кубе, в порту Сантьяго-де-Куба. Его затопили, чтобы преградить американскому флоту вход в гавань. После войны американцы подняли корабль. Корпус у него оказался прочным, и его решили использовать как плавучую казарму для кадетов американского военно-морского училища.

— Все же старый крейсер еще раз поднял испанский флаг на своей мачте, — продолжал Буиса. — Произошло это двадцать два года спустя после того, как он попал в руки американцев. Испанская эскадра посетила тогда американский порт Аннаполис. Линкор «Альфонс XIII» дал салют. Тогда на стеньге мачты «Королевы Мерседес», как положено правилами о салютах, взвился испанский флаг. Крейсер ответил своему соотечественнику — линкору «Альфонс XIII» — двадцатью одним выстрелом. Но испанский флаг пробыл на его мачте всего лишь несколько минут. . .

Я понял, почему дон Мигель вдруг вспомнил эту старую историю. «Хайме 1» назывался прежде «Альфонсом XIII». Значит, старый испанский крейсер «Королева Мерседес» салютовал тому-самому линкору, который лежал теперь на дне у мола Картахены. . .

«Королева Мерседес» еще долго оставалась плавучей казармой на чужом флоте. В одном из американских журналов я прочитал сообщение о том, что в 1957 году крейсер сдали на слом.

Да, судьбы у кораблей, как и у людей, очень различны. Одни проходят почетный, блестящий, хотя- и короткий, путь. Другие кончают свою жизнь бесславно. А третьи гибнут, не успев совершить полезных дел.

Есть у нас старый крейсер — «Аврора». Он прожил долгую и героическую жизнь. Его имя стало бессмертным. Мы по праву гордимся историей этого корабля. Он участвовал в боях еще в русско-японскую войну. В исторические дни Октября Центробалт послал «Аврору» вместе с «Зарей Свободы» (о которой рассказывается в драме Бориса Лавренева «Разлом»), эсминцем «Самсон» и другими кораблями в Петроград. Матросы крейсера штурмовали Зимний.

В конце сороковых годов, когда решалась судьба корабля, ко мне, помню, поступило множество писем от моряков. Все они в один голос заявляли: «Надо сохранить «Аврору» как историческую реликвию». Я обратился по этому вопросу в Исполком Ленгорсовета, и в августе 1944 года по моему предложению он принял решение об установлении навечно крейсера «Аврора» на Неве у Петроградской набережной. Старый крейсер стал не только революционным памятником и интереснейшим музеем. Он до сих пор служит школой для будущих командиров флота.

В день празднования пятидесятилетия Великого Октября крейсер «Аврора» встал там, где он стоял в 1917 году. В 21 час 35 минут над Невой прогремел выстрел. Стреляло носовое орудие крейсера, то самое, чей выстрел полвека назад ознаменовал начало новой эры в истории человечества.

Не только крейсер «Аврора» вписал в историю русского флота героические страницы. Имена многих наших кораблей останутся в памяти потомков. На Черном море я знал два корабля, достойных упоминания за их долголетие и честное служение народу. Крейсер «Коминтерн», который раньше назывался «Память Меркурия», в царском флоте считался ненадежным. Потом он был восстановлен и в наше время много лет плавал как боевой, а позже — как учебный корабль. Он дожил до Великой Отечественной войны. И когда корпус и механизмы корабля стали непригодными, его затопили у входа в реку Хопи недалеко от Поти. Даже после этого он по мере сил служил флоту — использовался как волнолом. Нечто подобное случилось и с «Красным Кавказом». Перед войной он считался отличным боевым кораблем. В годы войны выполнял самые ответственные поручения. Не раз прорывал блокаду и доставлял людей и вооружение в осажденный Севастополь. В конце 1941 года под командованием А.М. Гущина крейсер провел на редкость смелую операцию: ворвался в занятую врагами Феодосию, под огнем ошвартовался у стенки порта и высадил десант, чем помог нашим войскам освободить Феодосию и Керчь. Когда кончилась война, старый крейсер стал учебным кораблем. Но и этому пришел конец. Свои последние дни крейсер доживал в качестве морской цели. Он принял участие в испытании новых ракет. Мне хорошо помнится доклад: первая же ракета попала без промаху. «Красный Кавказ» начал медленно крениться и затонул около Феодосии, возле того города, где он несколько лет назад метко разил врага и высаживал десант.

На флоте издавна существует хорошая традиция — именами прославленных кораблей называть новые корабли, только что вступившие в строй. Тем самым как бы воскрешаются страницы героического прошлого и эстафета славы передается от поколения к поколению. Радует, что сейчас у нас эта традиция получила широкое распространение.

В начале августа 1937 года меня вызвали в Москву. Накануне моего отъезда в нашем клубе собрались советские моряки-волонтеры. Они пожелали мне доброго пути и дали множество поручений. В капитанию зашел командующий республиканским флотом М. Буиса. — Возвращайтесь скорей, — сказал он. Короткая остановка в Валенсии: выполнил поручение посла Розенберга, получил задание Штерна доложить в Москве о его нуждах, сделал визит вежливости морскому министру Прието. С ним у пас давно установились неплохие отношения.

В Барселоне с удовольствием остановился у нашего консула В.А. Антонова-

Овсеенко. Разговорились... Он вспомнил Октябрьские дни, Балтийский флот, рассказал, как в начале июля 1917 года сидел в тюрьме вместе с П.Е. Дыбенко, простым моряком с «Гангута», ставшим вскоре председателем Центробалта.

Вернуться в Испанию мне не пришлось. Но испанские события еще долго владели моими мыслями.

Я остался убежденным, что основная масса испанских моряков была глубоко предана республике, так как героически сражалась с флотом мятежников. Своим моральным состоянием республиканцы, несомненно, превосходили противника. Главная заслуга флота в войне — обеспечение морских коммуникаций, и прежде всего — с Советским Союзом. Без этого было бы немыслимо создать новую республиканскую армию и вести длительную войну на всех фронтах.

Мог ли республиканский флот достичь больших успехов? Да. Флот мог бы действовать более решительно, наносить ощутимые удары фашистам, особенно в первое время, пока те были слабы на море. Но это уже зависело не столько от команд кораблей, сколько от руководства флотом и всей войной со стороны верховного командования и правительства республики.

К тому же отсутствие опытных офицеров, нехватка топлива и боеприпасов, невыгодное географическое расположение единственной базы в Картахене, конечно, снижало активность флота.

Надо иметь в виду и другое: Испанская республика получала самолеты, танки, пушки и другую военную технику. А флот имел все годы лишь те боевые единицы, которые остались на стороне правительства в дни мятежа. Фашисты же вводили в строй все больше новых боевых кораблей, получая их от Германии и Италии.

Советский Союз по некоторым причинам не мог помочь республике своими надводными и подводными кораблями. Даже оружие и технику для флота, учитывая его особенности, нельзя было получать извне. Лишь Англия могла бы поставлять республиканскому флоту то, в чем он нуждался. Но Англия ничего давать не желала. Вот почему превосходство на море, принадлежавшее вначале республиканцам, постепенно перешло к фашистам.

Во время этой войны мы, советские моряки, приобрели немалый опыт, ясно представили роль авиации в любых операциях флота, необходимость воздушного прикрытия его сил в базах; убедились, как важно, чтобы авиация, призванная действовать с флотом, организационно входила в его состав, была с ним под единым командованием и повседневно обучалась действовать на море. Наконец, мы воочию увидели, насколько быстротечны события в современной войне, особенно в ее начале, как внезапным ударом можно повлиять на весь ход войны. Это заставляло серьезно думать о постоянной боевой готовности советского флота.

# Глава 3

# ТИХИЙ ОКЕАН

## 3.1 ПУТЬ НА ВОСТОК

Давно ли я расстался с Картахеной, побывал на Всемирной выставке в Париже, пережил неприятные часы, проезжая Германию. Но вот я уже за тысячи километров от Пиренейского полуострова. Скорый поезд мчит меня из Москвы в Сочи. В столице я пробыл совсем недолго.

— Хотите вернуться в Испанию? — спросил Нарком обороны, выслушав мой доклад.

Как известно, военный человек готов служить всюду, куда его пошлют.

— Нам теперь здесь нужны люди, — добавил К.Е. Ворошилов.

Определенного решения он не принял. — Пока отдохните в санатории, а потом будет видно. Я подъезжал к Черному морю, а мысли мои были еще в Испании: как там? что делается в Картахене?

Шел август 1937 года. Никогда прежде я не отдыхал на курорте. Сочи много раз видел только с моря да однажды сошел на берег на какой-нибудь час, осмотреть город времени не хватило.

Сочи оказался переполненным. В санатории имени Фабрициуса встретил друзей по Испании: Я.В. Смушкевича, Д.Г. Павлова, И.И. Копца и других. Они приветствовали меня веселыми шутками, принялись вспоминать недавние боевые дни. . .

Не сразу заметил я, что у многих отдыхающих — это были крупные военные работники — какое-то мрачное, подавленное настроение. За время нашей работы в Испании произошли большие перемены, тревожившие людей. Мы, «испанцы», еще не особенно задумывались над происходящим. Разумеется, нас поражало, что тот или иной известный товарищ оказывался «врагом народа», но в обоснованности арестов тогда еще не сомневались. Мы долго отсутствовали, а теперь, вернувшись, ходили в «героях».

Вместе с Яшей Смушкевичем мы наметили программу экскурсий. Конечно, надо было съездить в Сухуми, побывать на озере Рица, в горах..

Но выполнить эту программу не удалось: меня вызвал к телефону управляющий делами Р.П. Хмельницкий и передал приказание Наркома обороны немедленно выехать в Москву.

— Вы назначены на ТОФ, — доверительно сообщил Рудольф Павлович.

— ТОФ, ТОФ… — озадаченно повторял я, повесив трубку, не сразу расшифровав, что это означает Тихоокеанский флот.

Опять дорога Москва — Сочи, только поезд идет в обратном направлении. Я мысленно прощаюсь с товарищами, оставшимися в Картахене. Значит, не бывать мне там. Очень хотелось заглянуть на «Червону Украину», в Севастополь, поделиться своими испанскими впечатлениями с друзьями, но времени не хватило. Стараюсь представить себе далекий Владивосток. Всплывают в памяти слова наркома: «Нам теперь здесь нужны люди». Это был намек на перемены, происходящие в руководящих кадрах.

Прямо с вокзала поехал в Наркомат обороны. Управляющий делами Хмельницкий предложил немного обождать. Прочитал приказ о назначении меня первым заместителем командующего Тихоокеанским флотом.

«Раз спешно вызвали, — значит, не сегодня завтра должен буду выехать к новому месту службы», — раздумывал я.

У наркома вдруг образовалось «окно», в которое и протолкнул меня Руда, как мы в своем кругу звали Хмельницкого.

— А вы чего так быстро вернулись? — спросил неожиданно Климент Ефремович. Я передал слова Хмельницкого «Немедленно выезжайте».

— Ну, уж такой спешки нет, чтобы прерывать отпуск, — сказал нарком.

Воспользовавшись его словами, я попросил разрешения на несколько дней съездить в Ленинград. — Вот вам две недели на сборы, — ответил нарком. Я вышел из наркомата, получив при прощании приказание явиться к своему флотскому начальнику.

Неделя, проведенная в Ленинграде, прошла быстро, и я возвратился в Москву. Побывал у нового начальника Морских Сил М.В. Викторова и у начальника Главного морского штаба Л.М. Галлера. Мне было известно, что это бывалые, заслуженные моряки, но до тех пор встречаться с ними приходилось редко. Когда в 1932 году я стажировался в штабе Балтийского флота, Викторов был командующим. Я редко переступал порог его кабинета. Дистанция по служебной лестнице между нами была велика, а Викторов к тому же не очень-то был доступен. С Галлером, тогдашним начальником штаба Балтфлота, я чувствовал себя проще. Он интересовался молодежью, умел вовремя дать добрый совет. Несколько раз мы беседовали вне службы, и разговоры эти остались у меня в памяти.

Теперь, перед отъездом на Тихий океан, я особенно много ждал от разговора с Викторовым: он прибыл оттуда и хорошо знал дальневосточный флот. Однако разговора по душам не получилось. Викторов спросил, скоро ли я выеду. О Тихоокеанском флоте было сказано очень мало.

— Теперь там командует Киреев. Думаю, сработаетесь. — Затем, сославшись на срочные дела, направил меня к Галлеру.

Лев Михайлович встретил меня иначе. Подробно рассказал о составе флота, объяснил, какие на нем решались задачи боевой подготовки. Всех командиров соединений он называл по фамилии. Я не удивлялся: уже давно слышал, что Галлер знает по имени командира любого буксира. Давая подробные характеристики людям, с которыми мне предстояло работать, Лев Михайлович ни о ком не говорил плохо. Он не скрывал недостатков, однако на первый план выдвигал достоинства товарищей. Лишь иногда Галлер предупреждал:

— За этим командиром надо присматривать внимательно. Пометьте в записной книжке. Ведь вы не сразу узнаете людей.

Опять поезд, опять дальняя дорога... Помню волнение, охватившее меня, когда из окна вагона я увидел широкий Амурский залив. Легкая рябь пробегала по водной глади и серебрилась на солнце. Миновали подземный грохочущий туннель, и перед глазами раскинулась бухта Золотой Рог, величавая и спокойная, вся залитая светом.

Тут мне предстояло теперь работать и жить. Далеко позади осталось Черное море, к которому я привязался, которое полюбил за годы службы на кораблях. Новые просторы открывались передо мной. Я не боялся этих малообжитых в то время мест, у меня тогда не было семьи, для которой подобные перемены обычно бывают трудны. Наоборот. Увлекала перспектива освоения огромного морского театра. Тихоокеанскому флоту в те годы уделяли много внимания. Поэтому он развивался очень быстро. К тому вынуждала международная обстановка. Агрессивные замыслы японских милитаристов требовали от нас быть во всеоружии. Сознавая все это, я испытывал большой подъем. И вместе с тем в сердце жило тревожное чувство: как справлюсь с новой работой, как пойдут здесь мои дела.

Представления тогда о Дальнем Востоке у многих были довольно смутные и, прямо скажу, неправильные.

Поэтому кое-кто из командиров, которых туда посылали, ходил как в воду опущенный: за что такая немилость? Однако большинство ехали охотно. Примерно с таким бодрым настроением ехал туда и я.

Дальневосточный край, признаться, мне сразу пришелся по душе. Прежде всего я познакомился с Владивостоком. Но в слово «Владивосток» я, как моряк, вкладывал не только то, что входит в городскую черту, а несколько иное содержание.

Конечно, как город Владивосток привлекателен. Особенно когда любуешься им с мостика корабля, входящего вечером в бухту Золотой Рог.

— Смотрите! Сколько огней! Отсюда наш Владивосток похож на Нью-Йорк, — воскликнул однажды старый моряк, который, видно, бывал в Америке.

Под Владивостоком я подразумевал и город, и весь комплекс Главной базы Тихоокеанского флота, занимавшей огромное пространство. Что там Севастополь с его небольшими Северной и Южной бухтами! Во Владивостоке совсем иные масштабы. Недаром моряки говорят: «Двести миль на Дальнем Востоке — не расстояние».

Уже в первые дни, знакомясь по морским картам с Дальневосточным театром, я поражался обилию бухт, заливов, островов близ Владивостока. Но еще более сильное впечатление произвели они на меня при осмотрах их с мостика небольшого сторожевика.

Мы еще не отошли от стенки, как один пожилой дальневосточник, влюбленный в свой край, подошел и стал рассказывать: — Лет восемьдесят назад, когда основали Владивосток, вокруг Золотого Рога стояли дремучие леса, а сема бухта не замерзала. А на этой вот сопке, Тигровой, где теперь высятся дома, на самом деле охотились на тигров. Дикие были там места.

Мне вспомнились эти слова позднее, когда С.М. Буденный, служивший здесь в 1904 году, рассказывал, как однажды ночью тигр напал на часового. «Только фуражку утром нашли на том месте, где он должен был стоять», — говорил Семен Михайлович. Случилось это, правда, не на сопке Тигровой, а где-то в Посьете, но все равно совсем близко от Владивостока...

Наш сторожевик набирал скорость, чтобы выйти из Золотого Рога через Босфор Восточный в Амурский залив и далее — в Посьет. По карте я уже определил, что залив Петра Великого от мыса Поворотный до Посьета тянется более чем на двести миль. Его продолжают также немалые по своим размерам Амурский и Уссурийский заливы. Я их еще как следует не видел. Когда обогнули мыс Эгершельд и вошли в Амурский залив, мне стали понятны его размеры. Несколькими годами позже крупный Тихоокеанский флот, выстраиваясь для парадов и смотров в Амурском заливе, занимал совсем незначительную его часть. Уже тогда я расценивал эти просторы с точки зрения современной войны, угрозы для флотов с воздуха и возможностей разбросать соединения больших и малых кораблей, чтобы никакой налет не причинил им большого ущерба.

Едва корабль повернул в сторону Посьета, как слега от нас развернулась панорама величественного острова Русский с высокими сопками посредине. За ним грядой тянутся десятки его младших братьев — островков разного размера. Одни из них — высокие и скалистые, другие — низкие, а некоторые только во время шторма выдают свое присутствие, едва вылезая из воды. В пространстве между этими островами проглядывается Японское море. Если дать волю своему воображению, то нетрудно представить себе и необъятные просторы Тихого океана, Охотского моря, все наши огромные дальневосточные морские границы, для защиты которых создан Тихоокеанский флот.

Амурский залив становится все шире и шире. Чем ближе к Посьету, тем больше чувствуется дыхание моря. Со стороны океана катится крупная волна, разбивается о скалистые острова и, потеряв свою силу, легко ударяется о борт корабля, чуть покачивая его.

— Право на борт — послышалась команда, и сторожевик послушно начал поворот.

Открылся широкий вход в залив Посьет. На извилистом берегу не очень ясно просматриваются бухты, мысы, проливы. Сопки расцвечены яркими красками осенней листвы. Это пограничный район. В тот день мы еще не ведали, что через год там развернутся бон у озера Хасан и придется принимать экстренные меры для укрепления береговой черты.

Даже мимолетный осмотр занял целый день. Только поздно вечером мы снова вышли в море. Ветер совсем стих, и только плавная волна кротко качала корабль. Лунная дорожка неотвязно следовала за нами. Мы шли по воображаемой границе залива Петра Великого и держали курс на мыс Поворотный. На корабле жизнь замерла. Только вахта несла службу, и командир на мостике стоял всю ночь. Монотонно гудели вентиляторы котельных отделений да редкие приглушенные команды извещали о смене вахты.

Зашли в бухту Находка — просторную, удобную. Не случайно именно здесь в наши дни возник город и крупнейший на Дальнем Востоке порт.

В осенний солнечный день приятно пройти на катере вдоль берега залива и полюбоваться песчаными пляжами, за которыми раскинулась широкая Сучанская долина. Этот обширный залив понравится любому туристу и тем более моряку.

В полдень октябрьское солнце еще изрядно пригревало. Сторожевик, выбрав якорь и лихо развернувшись, быстро увеличивал скорость. Постепенно исчезли очертания берега, и вместо пляжей, бухт и зелени стали виднеться одни горы: те, что у самого моря, — отчетливо, а высокие и далекие хребты Сихотэ-Алиня — лишь мрачными силуэтами. На пути во Владивосток мы обогнули остров Аскольд. Младший брат острова Русский, он вместе с ним неустанно стережет подходы к Владивостоку.

После этого мы посетили остров Путятин в проливе Стрелок с его чудесными бухтами и залив Уссурийский.

К вечеру вернулись во Владивосток. Названия бухт — Патрокл, Улисс, Деомид — будто привезли с собой попавшие сюда невзначай аргонавты.

Когда входили в бухту Золотой Рог, Владивосток уже сверкал огнями. Оттого, что он расположен на склонах сопок, каждая лампочка светилась отдельно — ярко и ослепительно.

На следующий день я отправился на остров Русский. Узкий канал соединяет пролив Босфор Восточный с бухтой Новик, которая причудливо врезается в остров и делит его сочти пополам. Проходя мимо него, я припомнил, как мы, курсанты, удивлялись размаху, смелости Петра Первого, умелому решению им многих проблем при строительстве Кронштадта с его многочисленными каналами, доками, гаванями и искусственными фортами. Ему не оставалось другого выхода для защиты новой столицы государства Российского, как построить столь хитроумное по тем временам сооружение. Здесь же сама природа, без каких-либо человеческих усилий, словно по заказу, создала неприступную крепость. Остров Русский собой прикрывает город, базу от возможного нашествия с моря.

Как-то в Мурманске мне рассказали легенду об острове Кильдин. Небольшой, напоминающий каменную глыбу, он расположился у самого входа в Кольский залив.

— Будто сам черт ее принес, чтобы закупорить залив. Но ему не хватило сил, и он выпустил эту глыбу из рук у самого входа... — так начал эту легенду рассказчик.

Об острове Русском такого не скажешь — уж слишком он велик. Даже самому черту было бы не под силу поднять его...

Остров Русский неописуемо красив. Осенью он раскинулся перед нами во всем своем великолепии. Лиственные деревья уже сменили зеленый убор на багряный наряд. На сопках перемежались желтые, красные и зеленые цвета, образуя богатейшую гамму. Когда мы поднялись на одну из сопок, где то и дело у пае из-под ног выскакивал фазан или вылетала крупная серая дальневосточная перепелка, как на ладони увидели Амурский и Уссурийский заливы и весь Владивосток. Вдали сквозь дымку едва просматривались Аскольд и длинная гряда островков, идущая в сторону Посьета, Увидев все это, я проникся еще большим уважением к Дальнему Востоку, понял, как важно охранять этот «нашенский» город — ключ ко всем необъятным владениям Приморья, Сахалина, Камчатки, Чукотки. И позже ничуть не удивлялся тому, что люди, впервые едущие туда с некоторой опаской, потом оставались там навсегда. Они убеждались в том, что и климат на Дальнем Востоке хороший: ведь Владивосток расположен почти на широте Батуми. Там созревают и яблоки, и виноград. А местечко, именуемое Крымом, напоминает по климату и природе прославленный Черноморский полуостров.

С тех пор миновали годы. Я побывал во многих уголках земли. Но нигде не видел более величественных мест, чем наш Дальний Восток. И как моряк, я нигде не находил лучшего места для базирования флота. Уж как расхваливают знаменитые бухты Севастополя! Но морские окрестности Владивостока ни с чем сравнить нельзя.

А ведь Владивосток не исключение на Тихом океане. С ним могут поспорить

Советская Гавань и Петропавловск-на-Камчатке.

Большие оперативные просторы и огромные жизненные пространства, высокие гранитные сопки — все это неоценимо и в наши дни, когда создано разрушительное атомное оружие. Дальний Восток при современных средствах передвижения стал уже не столь далеким, каким был в годы, о которых я веду речь.

## 3.2 НА НОВОМ ТЕАТРЕ

Когда я приехал во Владивосток, флот готовился к заключительному осеннему учению. Был конец сентября — благодатнейшая пора на Дальнем Востоке. Летом обычно туманы плотной пеленой окутывают весь залив Петра Великого и побережье. Правда, стоит отъехать до девятнадцатого километра, словно попадаешь в другой край: там сухо, тепло, ярко светит солнце. Недаром у девятнадцатого километра начинается полоса санаториев и дач. Но в «Гнилом углу», как называют один из районов Владивостока, летом все тонет в туманах. Зато осень здесь хороша. Дующий с океана ветер несет теплый, прогретый воздух. В ноябре — декабре все изменяется: задует с северо-запада штормовой ветер, и холодный воздух сибирских просторов постепенно пересилит влияние океана. На склонах сопок толстым слоем ляжет снег, метели нагонят глубокие сугробы. Тогда уж ничто не напоминает юг. Говорят, бухты Владивостока лет сто назад благодаря лесам были незамерзающими. Теперь крепкие льды сковывают их до марта.

Командующий флотом Г.П. Киреев рассказал о планах учения. От Владивостока до Владимиро-Ольгинского района — двести миль. На этом участке и развертывались сухопутные, воздушные и морские силы для совместных маневров. Задача заключалась в том, чтобы отработать для защиты побережья одновременные действия всех сил, которые мы там имели.

После учений я попросил у комфлота разрешения ознакомиться с морским театром, побережье которого в ту пору начинали осваивать. Киреев не возражал, и я поспешил в путь. Зима еще не наступила. Можно было заходить во все бухты, даже в такие, как Де Кастри,

О заливе Советская Гавань я читал немало. Знал, что его открыл соратник Г.И. Невельского — Н.К. Бошняк. Обнаружив залив Хаджи, так называли Советскую Гавань в прошлом столетии, он настолько обрадовался, что от восторга подал команду: «Шапки долой!» Мне не раз приходилось слышать, что Советская Гавань — один из лучших заливов мира. И все же, увидев его в первый раз с мостика корабля, я поразился красоте, богатству этой гавани. Не случайно ее сначала назвали Императорской. С нею не может сравниться даже знаменитая английская база в Скапа-Флоу.

В одной из бухт я провел несколько дней, и вечерами мы не раз толковали о том, какое огромное будущее у этого края, какое большое значение он имеет для народного хозяйства страны. В ту пору прекрасные бухты выглядели пустынными. Маленький деревянный городок с небольшим рыбным заводом и крошечными судоремонтными мастерскими, раскинувшимися на побережье, вернее было назвать селом. Военный флот базировал там лишь торпедные катера. Мы знали, что скоро придут более крупные корабли, но все необходимое для них только начинали создавать.

Вдоль побережья высились исполинские деревья, яркие и нарядные в осеннем уборе. Эсминец, на котором я прибыл, стоял, бросив якорь и ошвартовавшись кормой за могучий ствол. Никто этому не удивлялся, были довольны, что деревья растут так близко от воды.

Комендант укрепленного района помещался со своим штабом в деревянной избе. Считали, что он устроился с удобствами. Воинские части жили еще в палатках, строители сооружали себе землянки.

— Трактор готов, — доложили нам. Другими видами транспорта в то время по суше никуда нельзя было добраться.

Батарея, на которую мы приехали, тоже еще только сооружалась. Работали и строители, и артиллеристы. Все торопились закончить кладку бетона до наступления морозов. Людям приходилось трудно, но они не жаловались, просили лишь об одном: помочь им материалами, которые надо было завезти до зимы.

Примерно такую же картину застали мы и в других бухтах, куда заходили на обратном пути. Ближе к Владивостоку я увидел более обжитые места. Там уже было закончено строительство береговых батарей, имелись готовые аэродромы, у новых пирсов стояли подводные лодки.

Впрочем, и здесь в одной из долин мы ходили по свежей вырубке, вдоль колышков, расставленных длинными замысловатыми рядами.

— Здесь будет жилой городок, — показывали нам. Буквально со дня на день должны были прибыть воинские части, чтобы осваивать эти места.

В общем, было отрадно видеть, что силы флота быстро растут, что правительство очень заботится об обороне и укреплении всего нашего Дальнего Востока.

Постепенно я втягивался в дела и присматривался к людям.

На новом театре оказалось немало старых знакомых. В те годы флоты были еще сравнительно невелики, строевой командный состав для кораблей готовило одно лишь Военно-морское училище имени М.В. Фрунзе в Ленинграде, которое окончил и я. Знать каждого фрунзенца, конечно, было невозможно, но фамилии большинства командиров соединений и кораблей были мне знакомы. Особенно хорошо знал я товарищей, служивших прежде на Черном море. Немало их приехало на Тихий океан. По специальному решению партии и правительства туда направляли со всех флотов. Надо было надежно закрыть сухопутные и морские границы на Дальнем Востоке. Новый флот по численности личного состава стал самым крупным.

Служба на Тихом океане была тогда очень трудной, сложной и суровой. Огромные морские и сухопутные просторы, неустойчивая погода, отсутствие населенных пунктов, бытовые неудобства и... весьма неспокойная обстановка. Но все это делало Тихоокеанский флот отличной школой воспитания и закалки людей. Те, кто прошел там выучку, как правило, проявили себя наилучшим образом и в годы Великой Отечественной войны.

Где только я не встречал позже тихоокеанцев! Почти на всех флотах! Пройдя суровую школу на Дальневосточном театре, многие из адмиралов и офицеров перед войной продолжали службу на западе. Там же они провели всю войну. И с кем из них не поговоришь, непременно вспомнят старое доброе время, Дальний Восток... Да и как иначе! Все мы были тогда молодыми, полными жизненных сил, не унывающими ни от тяжелой работы, ни от бытовых неурядиц...

Заботясь о безопасности дальневосточных рубежей, правительство создало на Дальневосточном театре флот. Огромная работа была проделана за короткий срок, и она оправдала себя: наше преимущество в подводных кораблях на Тихом океане действовало отрезвляюще па японских милитаристов. В начале второй мировой войны между морским и сухопутным командованием Японии шли ожесточенные споры, куда лучше направить удар. Известно, что японские военные круги давно точили зуб на наше Приморье. И все же наброситься на него они не решились. В этом далеко не последнюю роль сыграла мощь нашего подводного флота. Поэтому ведущее место на нашем флоте принадлежало подводникам. Среди них запомнились такие замечательные командиры, как К.О. Осипов, Г.Н. Холостяков, П.Н. Васюнин, И.И. Байков, В.А. Касатонов, К.М. Кузнецов, С.Е. Чурсин, М.С. Клевенский, А.И. Зельтинг, Л.А. Курников. Подводные лодки на Тихом океане несли непрерывную боевую службу. Они оставались в дозоре не только летом в хорошую погоду, но и зимой, во время жестоких тихоокеанских штормов. Продолжительность пребывания наших подводных лодок в открытом море была по тем временам невиданной. О подобных рекордах не принято оповещать широкие круги, их не регистрируют международные спортивные органы, но, если бы устраивались подобные соревнования, многие паши подводники вполне могли бы стать мировыми чемпионами.

Хочется отметить особо тяжелую службу на лодках типа М — «малютках» (малые подводные лодки водоизмещением 200–250 тонн с двумя торпедами). Они были созданы явно не для тихоокеанских просторов с тамошними штормами и циклонами. А службу им приходилось нести наравне с другими лодками: возвращаться раньше времени в базу без крайней нужды считалось неприличным. Зато какую школу прошли моряки этих кораблей! Подводники и сейчас хорошо помнят: прежде чем сделать старпома командиром крупной подводной лодки, вначале мы его назначали командиром «малютки». Сколько упреков, возражений пришлось мне тогда выслушать! Но все, кто прослужил на «малютках» года два, сами становились приверженцами такой системы.

Нынешний подводник, прочитав эти строки, вероятно, улыбнется: мол, тоже мне лодки. Но ведь угольные миноносцы водоизмещением в четыреста — пятьсот тонн тоже считались когда-то грозой морей. Каждому свое время. Не будь «малюток», не появились бы и атомные лодки. Не пройди на них школу прежние командиры, не сумели бы мы управлять и современными лодками.

Наш надводный флот на Тихом океане был невелик. Крейсера и эсминцы появились там позднее. А нам приходилось обходиться старыми сторожевиками, минными заградителями, торпедными катерами, малопригодными для такого театра. Труднее всего приходилось тем, кто служил на «Шквалах» и «Штормах» (сторожевые корабли водоизмещением 700 тонн). Бывало, сторожевик едва достигнет залива Петра Великого, как его уже бросает из стороны в сторону, с борта на борт. А ведь им приходилось плавать в штормы и заходить далеко от базы,

Однажды погода заставила наш сторожевик вернуться в базу.

— Почему медлите с поворотом? — спросил я командира корабля.

— Выбираю более удобный момент, а то и перевернуться можем.

На Черном море я служил на крейсерах и только с мостика мог наблюдать, как кувыркаются сторожевики. Как-то на учении Черноморского флота из-за разыгравшегося шторма все малые корабли вернулись в базу. Только один, кажется «Шквал», которым командовал Л.А. Владимирский, удержался в кильватере. Комфлот Кожанов специально отметил это на разборе учений.

Запомнился и другой случай. Как-то наш крейсер стоял на ремонте, и меня назначили посредником на сторожевик, которым командовал А.И. Малиновский. Возле мыса Тарханкут мы попали в сильный шторм. Нас дважды тряхнуло, да так сильно, что стекла на мостике разбились вдребезги. Это довольно редкое явление называется «восьмеркой». Вызывается оно тем, что корма корабля поднимается высоко вверх, а винты, развив максимальную скорость, начинают молотить в воздухе. Затем корабль кренится, в это время один из винтов уже входит в воду, а другой продолжает работать вхолостую. Эта сила вызывает огромную вибрацию, как бы ломает корабль. Кажется, что мачты и трубы вот-вот упадут на палубу... Нервы командира не выдержали, и он запросил помощи.

В тот день я по достоинству оценил тяжелую службу на малых кораблях.

Вот почему я считаю: командиры-надводники Тихоокеанского флота — А.Г. Головко, С.Г. Горшков, Ф.С. Октябрьский, В.А. Андреев, В.Л. Богденко, Т.А. Новиков, В.Ф. Котов — всех невозможно перечислить] — прошли на Тихом океане отличную школу. Крупных кораблей здесь тогда еще не было. Моряки смело выходили в штормовой океан на эсминцах сторожевиках и катерах.

Большую силу нашего Тихоокеанского флота представляла морская авиация. Ее держали в постоянной боевой готовности. Командовал ею вначале Л.И. Никифоров, затем С.Ф. Жаворонков, а соединениями — В.В. Ермаченков, Е.Ф. Логинов, Б.Л. Петров, Б.А. Почиковский. Полеты по таким маршрутам, как Владивосток — Камчатка, удар по «противнику» и возвращение обратно — и теперь не такое уж легкое дело. А в ту пору громоздкие ТБ-3 выполняли подобные задания буквально на пределе своих возможностей, по делали это хорошо. Они удалялись далеко в море и осваивали непривычную для них стихию — бескрайний водный простор.

Морские летчики еще нуждались в специальной подготовке — приходили мы к выводу.

У летчиков я бывал часто. К ним приходилось забираться в весьма отдаленные места. Дороги были еще плохие, но неприхотливый У-2 забрасывал на любой аэродром.

Обычно на флоте береговую оборону называют тылом. Наш дальневосточный флот начал развиваться именно с тыла — с береговой обороны. Когда в начале тридцатых годов обстановка на Дальнем Востоке накалилась и было решено создать Тихоокеанский военно-морской флот, в первую очередь туда направили железнодорожные береговые батареи. Затем начали строить мощные стационарные батареи. Пока флот был слаб, на береговые батареи да на сухопутные войска ложилась вся забота об обороне огромного по своей протяженности побережья. Береговую оборону возглавлял генерал А.Б. Елисеев, которого флот помнит и поныне. Командирами укрепленных районов были М.Ф. Куманин, Л.Ф. Остапенко, И.В. Малаховский, Н.В. Арсеньев.

Несколько добрых слов мне хочется адресовать и нашим политработникам.

Нет нужды говорить о роли и значении их труда. Всем это известно. Это они обеспечивали на флоте, как принято говорить, высокий уровень политической и боевой подготовки.

Членами Военного совета Тихоокеанского флота были Я.В. Волков и П.И. Лаухин. Волкова я знал в те годы, когда он был комиссаром Военно-морской академии, а Лаухина встретил впервые. Оба они были корпусными комиссарами, старше меня и по возрасту, н по званию, но никогда не подчеркивали этого. Я в свою очередь отдавал должное их жизненному опыту, и мы вместе старались направлять общие наши усилия в одно русло — на повышение боеспособности флота.

Яков Васильевич Волков хорошо знал флот, любил его и частенько наведывался на корабли. Он постепенно вводил меня в курс дела: рассказывал о людях, сообщал все неприятные чрезвычайные происшествия последнего времени. Он пользовался большим авторитетом среди моряков, проникся уважением к нему и я.

Начальник политуправления флота Петр Иванович Лаухин был несколько иного склада — молчаливый, чуть-чуть замкнутый. Невысокого роста, полный, он был немного тяжелее на подъем, береговые части посещал охотнее, чем корабли, выходящие в море.

Одно их объединяло: оба не считались со временем, работали с раннего утра до позднего вечера. Театр был большой — забот много, бытовые условия тяжелые. То туг, то там случались неполадки.

Немного позднее П.И. Лаухина на посту начальника политуправления сменил Д.И. Савелов. Спокойный и рассудительный, очень внимательный, он быстро завоевал всеобщее уважение. Савелов успевал бывать во многих частях, на кораблях и без шума проводил огромную работу по обеспечению боевой и политической подготовки. Прошло много лет, но и сейчас, стоит разговориться со старыми дальневосточниками, они непременно вспомнят добрым словом Дмитрия Ивановича Савелова. Запомнился мне и комиссар одного из эсминцев

М.Н. Захаров. На этом эсминце А.А. Жданов и я по поручению правительства ходили в Находку, чтобы убедиться в пригодности этой бухты для нового торгового порта.

Отличительной чертой Михаила Николаевича было ею умение работать с массами и потребность постоянно находиться, как говорится, в самой гуще народа.

— Хороший комиссар на этом корабле, — заметил еще тогда Жданов.

Последующие годы подтвердили эти слова. М.Н. Захаров стал членом Военного совета Тихоокеанского флота.

На Дальнем Востоке я познакомился и с полковым комиссаром И.И. Азаровым. Служил он на седьмой морской бригаде. Наш флот начал только-только пополняться эсминцами и сторожевиками. Одни базировались во Владивостоке, другие еще строились. На заводе я и встретился с этим беспокойным и энергичным политработником.

В 1939 году Азарова хотели перевести на работу в крайком партии, причем ему предлагали более высокую должность. Илья Ильич решительно отказался. — Не хочу уходить с флота, — заявил он. «Вот это ценно», — подумал я и поддержал его просьбу остаться на флоте.

Перед войной Азаров служил в Управлении политпропаганды в Москве, потом его послали на Черноморский флот, и в самое тяжелое время войны он находился в осажденной Одессе.

А разве забудешь Николая Петровича Зарембо! Я познакомился с ним еще в годы учебы в Ленинграде. В 1937 году во Владивостоке он плавал на сторожевиках. Затем служил в отдаленном районе Тихоокеанского флота — Советской Гавани. Жизнерадостный, необычайно энергичный, он не робел перед трудностями того сурового края, а главное — умел вселять бодрость духа, уверенность в своих силах у подчиненных. В годы войны он с честью трудился на различных морских театрах. В дни защиты Сталинграда Н.П. Зарембо назначили на Волжскую флотилию. Потом он воевал на Севере, служил в центральном аппарате.

Уже будучи на пенсии, Николай Петрович по-прежнему изумлял всех бодростью и неутомимостью, вечно куда-то спешил, был одним из активнейших деятелей Комитета ветеранов войны.

Из политработников подводных лодок нельзя не вспомнить М.З.Кривицкого. Это был прямой и честный человек, открыто высказывавший свои убеждения. В 1938 году он был начальником политотдела бригады подлодок. Когда арестовали командира бригады Г.Н. Холостякова, Кривицкий нашел в себе мужество заявить, что он не верит, будто Холостяков враг народа.

Позднее па других флотах мне приходилось встречать политработников из бывших дальневосточников — В.П. Алексеева, Л.Н. Пурника, М.Г. Быкова, В.В. Карякина и многих других.

Следует признаться, что иногда у меня случались и шероховатости во взаимоотношениях с отдельными политработниками. Я не искал хорошего к себе отношения во всех случаях жизни и шел на конфликт, если считал это необходимым для дела. Ведь хорошие отношения с подчиненными — это еще не доказательство правильного поведения руководителя. Частенько спорили, подчас чрезмерно горячо, но в конце концов приходили к единому мнению.

Особенно приятной была встреча в этих новых далеких местах со старыми знакомыми по службе или учебе.

Встречи на Дальнем Востоке чем-то напоминают мне встречи соотечественников вдали от Родины. Когда я служил на Черном море, то многих знал только по фамилии. А во Владивостоке встретился с ними, как со старыми добрыми знакомыми. Вспоминали крейсера, на которых вместе служили, теплое Черное море, походы, учения. . .

В первые же дни приезда я встретил во Владивостоке инженера-электрика М.И. Денисова. Вместе с ним мы плавали на «Червоной Украине» еще в 1927 году. Он и тогда был уже немолодым человеком, но флотскую службу любил и крепко привязался к своему кораблю.

На «Червоной Украине» в ведении Митрофана Ивановича находились все электромоторы — а их на корабле немало. Самые большие хлопоты причиняли ему так называемые исполнительные моторы, с помощью которых перекладывали огромный руль. Случалось, они отказывали, и крейсер, положив руль, скажем, на правый борт, начинал циркуляцию, которую не удавалось сразу остановить. Тут могли произойти и крупные неприятности. Выручал всегда Денисов. Он стремглав бросался в глубокую шахту — на самое дно корабля, куда вел узкий скоб-трап, по которому только и можно было добраться в румпельное отделение к злополучным моторам. Денисов наводил там порядок и затем поднимался на верхнюю палубу весь в поту, но с довольным лицом.

На Черном море мы как-то потеряли друг друга из виду и вот снова встретились во Владивостоке. Оказалось, что мы даже живем в соседних домах. Но разговор у нас поначалу как-то не клеился. Я обращался к нему по-прежнему на «ты», звал его попросту Митрофаном Ивановичем. Он же перешел на «вы», намекая, что теперь наши отношения, дескать, уже не те, что я стал для него высоким начальством. . .

— Вы, наверное, и в гости ко мне теперь не придете, — сказал он мне однажды.

— Почему? — удивился я. — Позовешь, так приду. В субботу вечером, как договорились, я побывал у Денисова в гостях…

О товарищах, которых я здесь назвал, хотелось бы рассказать куда больше. Но их качества в полной мере раскрылись в годы Великой Отечественной войны. А об этом я еще собираюсь написать.

## 3.3 ВСТРЕЧИ С В.К.БЛЮХЕРОМ

Здесь, на Дальнем Востоке, я познакомился с маршалом Василием Константиновичем Блюхером.

О Блюхере я впервые услышал, будучи курсантом военно-морского училища. В октябре 1925 года наша рота выехала в Москву на похороны М.В. Фрунзе. После печальной церемонии мы присутствовали на большом митинге частей гарнизона Московского военного округа. Мы прибыли туда строем, значительно раньше назначенного часа. Хозяева встретили нас гостеприимно. Зал еще был пуст, и мы под руководством местного политработника осматривали помещение. Наше внимание привлекла витрина. Мы увидели портреты К.Е. Ворошилова, М.Н. Тухачевского, С.М. Буденного, А.И. Егорова, В.К. Блюхера и других военачальников, героев гражданской войны. Наш гид коротко рассказывал о каждом из них. Из всего сказанного о Блюхере почему-то запомнилось, что в 1918 году он был награжден орденом Красного Знамени № 1. И еще меня удивила фамилия. «Почему Блюхер? Василий Константинович — и Блюхер?» — подумал я.

Позже я узнал, что В.К. Блюхер воевал на Урале и в Сибири против Колчака, сыграл выдающуюся роль в штурме Перекопа и освобождении Крыма. Потом громил интервентов на Дальнем Востоке. Какое-то время о Блюхере ничего не было слышно. Но позже узнали: маршал Блюхер и генерал Галин, бывший в 1924 — 1927 годах советником при Сунь Ятсене в Китае, — одно и то же лицо. В 1929 году его назначили командующим ОДВА. Конфликт на советско-китайской границе заставил тогда нас взяться за оружие, и В.К. Блюхер, отлично знавший Дальний Восток, возглавил оборону этого края. Тогда о нем много писали и говорили. Я узнал, что немецкая фамилия дана его предкам по прихоти помещика. На самом деле он сын ярославского крестьянина. Блюхер начал военную службу рядовым солдатом, а в годы гражданской войны вырос в крупного военачальника.

Несколько лет спустя, уже будучи в Испании, я снова услышал о маршале Блюхере. Однажды меня вызвали из Картахены в Валенсию, где в то время находились республиканское правительство, наше посольство и главный военный советник Г.М. Штерн. С Григорием Михайловичем мы были друзьями. Покончив со служебными делами, мы разговорились. Штерн, долгое время служивший в Наркомате обороны, хорошо знал многих наших военачальников. С особой теплотой он говорил о Блюхере, высоко оценивал его военный талант, подчеркивал, что на Дальнем Востоке Василий Константинович пользуется огромным авторитетом. «Когда маршал Блюхер на востоке, там можно иметь войск на один корпус меньше», — так, по словам Штерна, сказал однажды Парком обороны К.Е. Ворошилов.

Я и не ведал тогда, что через несколько месяцев окажусь во Владивостоке. Да и Штерн не предполагал, что в начале 1938 года мы встретимся с ним в Хабаровске, а маршал Блюхер будет нашим непосредственным оперативным начальником.

Моя первая встреча с В.К. Блюхером произошла во время флотских учений. Он прибыл на корабль вечером. В кают-компании руководство флота докладывало ему, как прошел первый день учений. Пока сухопутные части развертывались в районе Сучана и продвигались па север к перевалу, занимая ключевые позиции, подводные лодки должны были наносить удары по «противнику». Я еще не вошел в курс дела и сидел поодаль, слушая и наблюдая. Мне запомнилось лицо маршала, спокойное, мужественное. Блюхер слушал доклад начальника штаба флота А. Попова, делал время от времени замечания, задавал вопросы. Было нетрудно заметить, что маршал прекрасно знает Тихоокеанский флот. Уточнив, где ожидает флотское командование высадку десанта и почему именно там, а не в другом месте, Блюхер одобрил действия моряков.

— Вот мой новый первый заместитель, — представил меня маршалу командующий флотом Г.П. Киреев.

— Капитан первого ранга Кузнецов, — назвал я себя.

Маршал спросил, где я служил раньше и откуда прибыл.

— Значит, все больше на юге плавали. А как смотрите на службу на Востоке, да еще Дальнем?

Я ответил, что с удовольствием воспринял это назначение.

На следующий день Блюхер вышел с нами в море, наблюдал за действиями кораблей. Потом, сойдя в бухте Находка на берег, мы сели в газики и помчались по Суданской долине, не раз пересекая мелководную в то время года речку. Мимо проходили пушки, танки и горнострелковые части с навьюченными лошадьми. Части занимали позиции на перевале. По плану учений, «противник» должен был высадить десант в заливе Владимира и попытаться прорваться в Сучанскую долину.

Для меня все было ново — местность, люди, техника. Я присматривался к работе походного армейского штаба и самого маршала Блюхера.

Недалеко раздались один за другим несколько очень громких выстрелов.

— Какая пушка, по-вашему, стреляет? — спросил меня неожиданно Василий Константинович.

— Вероятно, калибром в сто двадцать миллиметров, — ответил я.

— Нет, вот это как раз и невероятно, — улыбнулся Блюхер. — Здесь таких пушек нет. Это бьет трехдюймовка. Но ничего, — как бы желая сгладить мой конфуз, сказал он. — Даже армейские товарищи иногда не могут по звуку определить калибр орудий: в горах это особенно трудно. И все-таки надо научиться.

Два дня я провел при штабе Блюхера. Мне бросилось в глаза, что, задерживаясь в городах и селах, маршал всегда интересовался жизнью населения, расспрашивал, как идут дела, а временами и журил кое-кого за недостатки.

Когда вернулись во Владивосток, в Доме Красной Армии и Флота состоялся разбор закончившихся учений. Блюхер разобрал их, можно сказать, по косточкам. Он критиковал моряков за то, что они подпускали «противника» слишком близко к нашим берегам, и требовал использования авиации и подводного оружия на предельных дистанциях. Особое внимание он обратил на действия самолетов и подводных лодок, а также торпедных катеров, которых было достаточно на Тихоокеанском флоте. Затем он перешел к разбору совместных операций армии и флота, придавая огромное значение их взаимодействию.

Опыт Великой Отечественной войны показал, насколько был прав талантливый полководец. В войне нет ничего более необходимого и более сложного, чем взаимодействие родов оружия и видов Вооруженных Сил. Чтобы правильно распределять между ними задачи, согласовывать планы совместных действий, надо еще в мирную пору много поработать. Во время учений некоторые оперативные ошибки еще можно исправить. Иное дело в боевых условиях: здесь каждый промах в организации взаимодействия грозит тяжелыми последствиями.

В конце января 1938 года, когда я уже командовал флотом, меня вызвали в Хабаровск на совещание военных руководителей. На нем разбирались вопросы боевой подготовки, дисциплины, политико-морального состояния частей. Флотские вопросы почти не затрагивались, но мне было полезно послушать все выступления и познакомиться с людьми.

После совещания Блюхер пригласил меня к себе на квартиру; в тот вечер мы обстоятельно поговорили о флотских делах.

В большом кабинете на стене висела сухопутная карта всего Дальневосточного театра. — Ну как, познакомились с флотом? — Да, кое-что посмотрел.

Я рассказал о поездке в Советскую Гавань, Ольго-Владимирский район и соседние с Владивостоком бухты и заливы.

— Это вам не Черное море, — пошутил Василий Константинович. — Вот что такое наш Дальневосточный театр. — Маршал взял указку и подошел к карте.

На тысячи километров протянулись здесь наши сухопутные и морские границы. Ровная линия делила тогда остров Сахалин на советскую и японскую части. Курильская гряда, на которой хозяйничали японцы, простираясь от острова Хоккайдо на север до самой Камчатки, запирала нашему флоту выход из Охотского моря. Множество отдельных участков на советском побережье были еще заштрихованы в красно-желтый цвет. Это — рыбные концессии японцев, навязанные нам по договору. На ежегодных «торгах» мы отвоевывали их понемногу, но японцы упорно цеплялись за каждый метр нашего побережья.

С указкой в руках Блюхер продолжал путешествие вначале по сухопутным границам, остановившись на таких пунктах, как Чита, Куйбышевка, Благовещенск, Спасск-Дальний, затем перешел к морским рубежам. Он очертил концом указки Камчатский полуостров, побережье Охотского моря, несколько задержался на Магадане, Охотске, Советской Гавани — в то время эти районы мы только начали обживать. Подробно рассказав о стратегическом значении Советской Гавани, он перешел к Ольго-Владимирскому укрепленному району.

— Этому району мы придаем особое значение, — сказал Блюхер и спросил меня, чем мы там располагаем.

Я достал из портфеля морскую карту и подробно рассказал, какие силы мы здесь имеем и что ожидаем в недалеком будущем.

В районы Ольга, Владимир, Тетюхе можно было в те времена добраться только летом, да и то в сухую погоду. Выручало в основном море, по которому доставляли туда все необходимое. Но противник был опасен именно со стороны моря, и реальное сопротивление ему могли оказать лишь морские силы. Поэтому мы, моряки, считали оборону Ольго-Владимирского района своим первостепенным делом.

Отойдя от карты, Василий Константинович сел в свое кресло.

— А теперь я вас слушаю. Как вы понимаете свои задачи в этой обстановке?

Сначала я дал оценку японскому флоту, могущему произвести самые крупные операции на море.

— Очевидно, японцы считают Квантунскую армию своей основной силой в борьбе за Приморье, но, по всей вероятности, готовятся и к высадке десантов.

В те годы у нас еще не было достаточно ни сил, ни средств для надежной обороны морских рубежей. Действия подводных лодок на море и авиации в воздухе ограничивались временем и расстоянием. Поэтому мы могли сосредоточить свои силы лишь в районе сухопутных границ с Манчжурией да неподалеку от Владивостока. А такие районы, как Сахалин, Камчатка, были защищены довольно слабо. Вслух мы об этом не говорили, но мысленно понимали друг друга и пришли к единому мнению: в первую очередь будем оборонять самые важные районы.

Последовательно по каждому району докладывал я о количестве кораблей — подводных и надводных, об авиации и береговых батареях. Блюхер меня не перебивал. Видимо, хотел составить правильное впечатление о новом, к тому же еще молодом, командующем флотом.

Самым верным козырем моряков я считал подводные лодки. Их насчитывалось в ту пору около сотни. А это сила! Они могли атаковать любого противника в открытом море самостоятельно и во взаимодействии с авиацией. Но наиболее мощный удар по противнику мы могли нанести только при подходе его к нашим берегам, когда можно было привести в действие все доступные нам средства, вплоть до торпедных катеров береговой обороны и авиации.

Мы перешли в соседнюю комнату. Было уже поздно. Из членов семьи маршала я никого не увидел. Только молодой адъютант появлялся на звонок Блюхера и снова исчезал за дверью.

За чаем мы уже не вели служебных разговоров. Маршал интересовался тем, как я устроился. Затем долго расспрашивал о событиях в Испании, в частности о действиях республиканского флота. Я рассказал о Северном походе эскадры республиканцев из Картахены в Кантабрику, в котором мне довелось участвовать, об обеспечении морских коммуникаций, по которым поставлялись грузы из Советского Союза. Судя по вопросам, Блюхер внимательно следил за войной в Испании и такие события, как разгром итальянского корпуса под Гвадалахарой, прекрасно знал.

— А Владимира Ефимовича Горева вы знали в Испании? — неожиданно спросил маршал.

Я перечислил всех, с кем из армейских товарищей мне приходилось встречаться там. С В.Е. Горевым я виделся несколько раз. Он как советский военный атташе прибыл в Мадрид в конце августа 1936 года вместе с нашим первым послом М.И. Розенбергом. Я прилетел несколькими днями позже. Именно Горев давал мне первые советы, о чем я уже писал. Откуда знал Блюхер Горева, я не поинтересовался. Не были ли они вместе в Китае? Не буду гадать. . .

— А ведь мне работать с моряками не впервые, — вдруг произнес Василий Константинович.

Я подумал, что он говорил о Тихоокеанском флоте и Амурской флотилии, которые так хорошо знал. Оказывается, он вспомнил гражданскую войну и моряков первого морского Кронштадтского полка, созданного из экипажей «Гангута» и «Петропавловска». Вместе с ними он сражался против колчаковцев на Урале и в Сибири.

Маршал посмотрел на часы и встал. Мы вернулись в его кабинет. Блюхер, не сказав ни слова по поводу моих взглядов на морскую войну, начал излагать свою точку зрения.

— Вы только ничего не записывайте, — попросил он, когда я взялся было за блокнот и карандаш.

Из тех цифр, которые маршал назвал, я сделал вывод, что он хорошо знал не только наш Тихоокеанский флот, но и флот Японии.

— Мы на море значительно слабее, чем на суше, — заметил он. Затем согласился со мной, что Владивосток должен надежно охраняться и обороняться до последних сил.

— Я вполне разделяю вашу точку зрения: любая военно-морская база, потерянная хотя бы на несколько дней, надолго останется непригодной.

Особое значение Блюхер придавал разведке и своевременному обнаружению противника.

— До сих пор мы ждали противника у своих берегов, предоставляя ему инициативу. Настало время более активных действий флота. Для этого теперь достаточно сил и средств.

Очень осторожно, в тактичной форме Василий Константинович высказывал свои взгляды на морские операции. Как я понял, он принимал во внимание две реальные силы, которыми располагал флот: авиацию и подводные лодки. Но пальму первенства отдавал все же самолетам. Надводные корабли почти совсем не брал в расчет — возможно, потому, что их было еще мало; торпедные катера относил к средствам прибрежного использования главным образом в ночное время.

Я не возражал против такой оценки, хотя моя душа моряка рвалась выдвинуть на первое место подводный флот. — фланги, фланги, — помнится, несколько раз повторил маршал, показывая то на Посьет, то на Сучанскую долину. Он, как и я, считал маловероятными удары в лоб Владивостоку. Сильные укрепления и остров Русский надежно прикрывали город. На флангах же действительно можно было ожидать высадки десанта. Обширные заливы Посьет, Америка и Восток являлись удобным для этого местом и были слабо защищены.

— Здесь все зависит от умения взаимодействовать, — подчеркнул Блюхер и перечислил все возможные средства Тихоокеанского флота и сухопутных частей.

С большим знанием дела он описал вероятный ход мыслимой десантной операции.

— Если флот не выполнит своей задачи и противник захватит побережье, сухопутные начальники быстро соберут силы и сбросят его в море. . .

Он особо подчеркнул начало фразы «если флот не выполнит своей, задачи» и многозначительно посмотрел на меня, видимо желая задеть мое самолюбие.

Когда Василий Константинович закончил описание вероятных сухопутных операций, у меня не осталось ни капли сомнения: он совершенно ясно представлял себе реальные возможности флота, не питал иллюзий по поводу него, ставил перед ним практически осуществимые задачи. Но рассчитывал он главным образом на сухопутные силы.

В конце нашей беседы я узнал, что осенью в одном из районов будет проведено крупное учение. Блюхер мне посоветовал более тщательно подготовиться к нему.

Мы расстались. Я отправился на вокзал. Маршал пообещал в феврале — марте непременно побывать во Владивостоке и продолжить наш разговор.

## 3.4 ХАСАНСКИЕ СОБЫТИЯ

В самом конце 1937 года был создан отдельный Наркомат Военно-Морского Флота. У себя, на Дальнем Востоке, эту крупную реорганизацию мы ощутили не сразу: Тихоокеанский флот пользовался большой самостоятельностью. Как и прежде, моим оперативным начальником оставался командующий ОКДВА. Однако со временем разъединение стало давать себя знать. Раньше тяжелая авиация, базировавшаяся на прибрежных аэродромах, была подчинена командующему Тихоокеанским флотом. Теперь ее передали сухопутным войскам. Самолеты стали реже летать в море, хуже взаимодействовать с флотом. Раньше горнострелковые полки флота были теснее связаны с сухопутными дивизиями и корпусами, призванными оборонять побережье.

Зима 1937/38 года выдалась беспокойной. Японская военщина вела себя дерзко, то тут, то там нарушая сухопутные и морские границы, прощупывая наши силы. Авиацию и береговые батареи приходилось держать постоянно в повышенной боеготовности. В море, на подходах к Главной базе, круглосуточно дежурили подводные лодки.

По мере того как я вникал в мало знакомые мне обязанности командующего флотом, возникали все новые проблемы.

Немало хлопот доставляло огромное строительство на побережье. На протяжении нескольких тысяч километров от Владивостока до бухты Провидения строились базы, аэродромы, береговые батареи. Неустроенные воинские части страдали от холода, жаловались на плохое снабжение, а новые войска продолжали прибывать. Строители работали с большим напряжением, но заткнуть все дыры не удавалось. Я собирал даже по воскресеньям командиров строительных частей и вместе с ними определял, какие звенья отстали, как их подтянуть.

Командиром строительного корпуса был комбриг И.П. Шевчук — в прошлом дальневосточный партизан. — Работал он не щадя своих сил, во ему не хватало специальной подготовки. Только необычайное спокойствие помогало Ивану Павловичу выдерживать напор и сверху и снизу.

Как бы трудно ни приходилось, мы старались не снижать темпов боевой учебы. Особенно напряженно работала авиация. Пользуясь ясной зимней погодой, летчики совершали дневные и ночные полеты.

Мы с облегчением вздохнули, когда в марте — апреле очистилась ото льда бухта Золотой Рог, а за ней и Амурский залив. Соединения кораблей одно за другим выходили из Владивостока и базировались в разных пунктах залива Петра Великого.

Продолжая знакомиться с Главной базой флота, я много разъезжал. Однажды, когда мы выехали из города по старой крепостной дороге, встретилась машина, груженная квадратными бетонными плитами. — Откуда везете? — спросил я водителя. Все, что касалось строительных материалов, меня очень интересовало.

— Да вот чиним в городе мостовую, а камня не хватает, мы и добываем эти плиты на старых фортах.

Прекрасная дорога привела нас на один бывший форт старой крепости, строившейся еще до первой мировой войны. Об этой крепости я слышал и раньше, но не представлял себе подлинных ее масштабов. Мы остановились около входа в форт. Это было крупное сооружение. Казематы для орудий и жилья личного состава располагались в два этажа. Их связывал подземный ход. В одном из казематов трое рабочих с ломиками трудились над плитами. Часть плит им удавалось извлечь в целости, но многие ломались. Битые плиты лежали целой горой.

— Это же никому не нужно, — ответил один из рабочих на вопрос, кто разрешил добывать таким способом строительный материал.

Комендант береговой обороны А.Б. Елисеев, когда мы с ним поговорили об этом, согласился: такую добычу надо запретить. А по выражению его лица было видно, что все происходящее особой бедой и он не считал.

— У нас таких сооружений много, — доложил комендант. — Тут лишь один форт, а всего их восемь.

— И все заброшены, как этот?! — изумленно спросил я.

— Только форт номер один приспособлен для использования.

Мы поднялись выше. Перед нами раскинулась панорама когда-то задуманного и начатого строительства укрепленного района. По сопкам между Амурским и Уссурийским заливами проходила тыловая полоса обороны крепости Владивосток. Она создавалась с учетом опыта Порт-Артура и должна была сделать крепость неприступной также на случай, если противник попытается овладеть ею с суши. Все артиллерийские сооружения и помещения для.людей были укрыты под толщей бетона. Дороги, которые никто давно уже не ремонтировал, тем не менее сохранились, и мы свободно проезжали по ним с одного форта на другой.

Сами форты к началу первой мировой войны не были достроены. Их так и покинули. Кое-где уже успели снять стальные двери, разрушить полы и переборки. Все же и в таком состоянии подземные помещения были очень ценны, если не для использования по прямому назначению, то уж во всяком случае как укрытия от вражеской авиации людей и техники. По испанскому опыту я знал, как дорог бывает каждый метр подземных помещений во время бомбежки.

Крепко выругал весьма уважаемого мной А.Б. Елисеева и решил всерьез заняться случайно обнаруженным хозяйством. В одно из воскресений мы с комендантом осмотрели другие сооружения бывшей крепости. Ездили целый день, и нашим открытиям не было конца. Я обнаружил места, оборудованные под артиллерийские батареи, видел подземные штольни, склады для боеприпасов. . . На Эгершельде огромные бетонные подземелья использовались рестораном морского пароходства. В них хранили скоропортящиеся продукты: там прохладно! Много удивительного увидели и на острове Русский: подземные склады, фундаменты старых батарей, колодцы для воды, забитые японцами при уходе из Владивостока.

Потом нам показали чертежи сооружений — несколько книг, содержащих описание крепости. Было видно, что работа проделана колоссальная.

Да, русские военные инженеры умели строить! Многое было сделано с большим искусством, в соответствии с требованиями своего времени.

Нет, это богатство бросать нельзя! По моему указанию специальная комиссия разработала план использования пустующих сооружений. Добротные подземные помещения весьма пригодились флоту.

В конце февраля 1938 года В.К. Блюхер, как и обещал, прибыл во Владивосток, но столь откровенного и задушевного разговора, как в первую нашу встречу, не получилось. Мне удалось поговорить с ним всего несколько минут. Из вагона поезда он не выходил, ссылался на свою болезнь «Беспокоят старые раны».

В июне мне довелось еще раз побывать в Хабаровске. Маршал был в отъезде, и я ограничился встречами с Г.М. Штерном. Его назначили на Дальний Восток начальником штаба ОКДВА. Приятель по Испании, комкор Штерн встретил меня, как старого друга, и мы долго засиделись у него на квартире, вспоминая его резиденцию в Валенсии на улице Альборайя, 8, мое пребывание в Картахене. Обрадованные неожиданной встречей, мы поражались тому, что судьба снова свела нас. И где? На Дальнем Востоке, в штабе маршала Блюхера, о котором мы так много говорили на берегах Средиземного моря! Я был очень доволен назначением Штерна на этот пост. Знал, что с ним легко можно сработаться, и убедился в этом окончательно, когда немного спустя он оказался моим соседом, командуя армией.

По старой привычке Штерн звал меня дон Николас и прощался не иначе, как по-испански: «Салуд, компанеро», «аста луэго», то есть пока, пока...

Туманы, столь обычные для первых летних месяцев в заливе Петра Великого, в том году были особенно густыми и устойчивыми. Владивосток, словно тропический город, весь был пропитан влагой. Даже в квартирах отсырели одежда, продукты. Иногда нельзя было закурить папиросу — спички не зажигались. На машинах по горным дорогам приходилось ездить на ощупь, на глазок. С мостика корабля едва просматривался его нос. Того и гляди, какой-нибудь корабль коснется грунта или столкнется с другим. Опасности подстерегали на каждом шагу. Но время не ждало, и командиры соединений, принимая дополнительные меры предосторожности, выводили подводные лодки и надводные корабли в море. Сначала робко и одиночками выходили они на тренировки. От простых учений перешли к более сложным, от одиночного плавания — к учениям в составе соединений.

В июне флоту удалось провести первое небольшое учение. В один из ясных дней соединения развернулись от залива Владимира до Посьета. Перед тем я позвонил в Хабаровск и по сложившемуся порядку информировал об этом Блюхера и Штерна. От приглашения посетить флот они отказались, мотивируя свой отказ беспокойным поведением соседей на границах.

В назначенный час минный заградитель, изображавший «противника», двинулся в район вероятной высадки десанта. Авиация и подводные лодки без особого труда обнаружили этот тихоходный корабль и нанесли по нему точные торпедно-бомбовые удары.

На этот раз действия корабельных соединений и авиации отрабатывались совместно с частями Сучанского сектора береговой обороны.

Когда в действие вступили береговые батареи и сухопутные части флота, руководство перебралось на эсминец и двинулось к месту «боя».

Горнострелковый полк И.Г. Костикова, защищая кромку берега в заливе Восток, упорно держался, ожидая подкрепления. Отличный это был командир. Перед самой войной Костиков был переведен на Балтику, в дни осады Таллина храбро сражался и героически погиб, выполнив свой долг до конца. Кстати, это брат конструктора А.Г. Костикова, с которым я тоже был знаком. Во время войны Андрей Григорьевич смело взялся за разработку торпеды особого типа, в которую тогда мало кто верил.

В 1943 году он показал мне свои первые модели этого оружия.

Как было положено, после учений начали их разбор. Выводы сделали утешительные, ничуть не сомневались в высоких боевых качествах людей и полезности проведенных тренировок.

Да и в чем было сомневаться? «Противник» следовал по нашему приказу в необходимом направлении. «Свои» соединения нетрудно было навести на воображаемого «супостата».

Когда я вспоминаю эти учения в свете опыта, накопленного во время финской кампании и особенно в годы Великой Отечественной войны, прихожу к выводу: насколько же мы упрощали в мирные дни боевые учения, не предполагая сложности и значительности событий, которые могут последовать, и не считаясь с ними. А события надвигались. . .

В июне 1938 года во Владивосток прилетел известный летчик В.К. Коккинаки. Как моряки устанавливали рекорды, допустим, на длительность пребывания подводных лодок в море, так и наши летчики стремились летать выше всех и дальше всех. В.К. Коккинаки совершил беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток. Помнится, ему не удалось из-за погоды совершить посадку в заданной точке. Он приземлился около Спасска-Дальнего, где мы с ним встретились впервые. Наше случайное знакомство перешло затем в крепкую дружбу.

Исключительно энергичный и активный по натуре, Владимир Константинович подробно осмотрел наше хозяйство, задавал бесчисленное множество вопросов, восхищался всем увиденным, но все же самолеты, как мне показалось, считал превыше всех других видов оружия. Только долг вежливости не позволял ему высказать этого вслух. Но мы и сами прекрасно понимали, что без авиации на море воевать было уже нельзя.

Коккинаки хорошо знал возможности нашей авиации и блестяще это доказал, совершив на самолете ДБ-З дальний беспосадочный перелет. Недаром в ту пору сложили песню: Если надо, Коккинаки долетит до Нагасаки. . .

Как-то мы отправились с ним на эсминце в море. Меня приятно поразило, что Владимир Константинович проявлял живой интерес к каждой детали корабля. Он буквально наслаждался морем и чувствовал себя там, как дома. Поэтому я ничуть не удивился, когда узнал, что Коккинаки в прошлом был моряком, служил на Черном море. Собственно, в то время немало отличных моряков поменяли морские просторы, которые им стали тесными, на воздушные. Я узнал, что два брата Коккинаки — Константин и Павел — в прошлом тоже плавали на кораблях. Павел — на торговых, а Константин — на военных. А потом, как и Владимир, стали осваивать воздушный океан. Константин Константинович Коккинаки, ставший впоследствии известным летчиком-испытателем, в те годы служил в ВВС Тихоокеанского флота. Условия для работы были трудные, но наши авиаторы всегда находились в боевой готовности.

Как известно, год спустя Владимир Коккинаки полетел в США, чтобы доказать, на что способны и наши летчики, и наши самолеты. Летел он тогда через океан по большой дуге. Теперь по этому пути проходит международная воздушная линия. Позже Коккинаки наградили как первооткрывателя специальным орденом Международной организации по аэронавтике.

В годы Великой Отечественной войны Владимир Константинович выполнял ответственные задания на различных фронтах. В августе 1941 года летчики Балтийского флота начали совершать первые налеты на Берлин. Полеты проходили буквально на пределе физических сил летчиков и технических возможностей наших машин. Ставка интересовалась каждым вылетом и ставила задачу усилить атаки немецкой столицы. После одного важного разговора в Ставке потребовалась консультация: какие еще самолеты могут одолеть путь до Берлина и какие бомбы они в состоянии туда нести. Пригласили Коккинаки. Он дал обстоятельную консультацию, ответил подробно на вопрос, что может выжать из самолета ДБ-3 средний летчик. Его квалифицированные советы были приняты безоговорочно.

На следующий день Коккинаки вылетел на остров Эзель, где базировались части, летавшие на Берлин. Было это в середине августа. Осажденный Таллин отражал яростные атаки фашистов. Коккинаки с воздуха наблюдал огневое кольцо блокады и даже гибель одного корабля.

— Очевидно подорвавшись на мине, он буквально переломился пополам и исчез под водой, — рассказывал он позже.

Самому Коккинаки не разрешили летать на Берлин, и несколько дней спустя он вернулся в Москву.

Но вернемся к мирным дням 1938 года. Возвратившись на том же эсминце, мы с Коккинаки проехали по городу. Владивосток в ту пору был еще невелик. На окраинах его ютились маленькие домики, но видневшиеся повсюду строительные краны уже говорили о реконструкции города. Несколько школ и комсомольских организаций попросили устроить встречу с прославленным летчиком. Едва передохнув, Коккинаки отправился выполнять свой общественный долг...

Сохранились у меня приятные воспоминания и о штурмане А. Бряндинском, прилетевшем вместе с Коккинаки. Он тоже был из моряков, кажется, окончил военно-морское училище.

— Только моряки могут понять, почему нам приходится летать по дуге большого круга. А ведь многие недоумевали, рассматривая по карте наш курс, — сказал он мне однажды.

Действительно, многим неискушенным людям неясно, почему во время беспосадочного перелета Москва — Дальний Восток самолет летел не по прямой — вдоль железной дороги, а забирался далеко на север. Что поделаешь, коль наша планета круглая и кратчайшее расстояние между двумя точками на ее поверхности пролегает не по прямой, а по дуге...

Саша Бряндинский вскоре трагически погиб. Его послали на поиск самолета известных летчиц Гризодубовой, Осипенко и Расковой. Уже уточнив место приземления отважных летчиц, он стал жертвой нелепой катастрофы: два самолета столкнулись в воздухе.

В конце июля 1938 года разразился конфликт у озера Хасан — совсем близко от Владивостока. Столкновения на границе происходили тогда часто, японские провокации были довольно обычным делом, и то, что произошло у Хасана, мы сперва расценили как очередную такую вылазку. Однако близость места, где происходил конфликт, к Главной базе флота заставляла нас быть начеку. Японцы нацеливались на сопки Заозерная и Безымянная. Заняв эти господствующие высоты, они могли прямо угрожать Владивостоку.

29 июля в бой вступили крупные силы противника и вынудили наши пограничные части отойти. Завязалась серьезная борьба. С той и другой стороны подтягива-

лись в начинали действовать все новые батальоны, полки, дивизии.

На место боев выехал начальник штаба Краснознаменного Дальневосточного фронта комкор Г.М. Штерн. Мы успели с ним лишь коротко поговорить по телефону. Штерн просил ускорить переброску морем в район Посьета воинских частей и грузов, обещал регулярно информировать о ходе боев.

Во время событий у озера Хасан у меня произошла последняя встреча с В.К. Блюхером.

1 августа 1938 года Василий Константинович позвонил мне. Он спешно направлялся к месту боев и просил доставить его туда морем.

К назначенному часу был приготовлен эсминец. Я выехал на аэродром встречать маршала. Было совсем рано, когда самолет совершил посадку. В.К. Блюхер прибыл с членом Военного совета П.И. Мазеновым. Маршал выглядел озабоченным и утомленным.

— Как с перевозками? Много ли прибывает раненых? — поинтересовался он, едва мы отъехали от аэродрома. Я ответил, что грузы доставляются без задержки, а раненых немного, всех их разместили в морском госпитале.

Нигде не задерживаясь, мы подъехали к причалу, возле которого стояли корабли. На мостике эсминца маршал спросил, когда мы будем на месте, потом все всматривался в даль, часто задумывался и не сразу отвечал на вопросы.

Район боевых действий был тяжелым. Подходы к месту боев для крупных подразделений затруднялись узким, труднопроходимым ущельем, к тому же туда вела единственная плохая дорога. Все это я знал. Может, это беспокоило маршала?

Выбрав удачный момент, я спросил его, как оценивает он положение и не следует ли нам, морякам, принять какие-нибудь особые меры предосторожности.

— Вам следует быть начеку. — Блюхер пояснил, что надо быть готовым ко всяким неожиданностям и в то же время не давать повода для провокаций.

В августе в Приморье наступает прекрасная осень: туманных и дождливых дней становится все меньше, а ясных — больше, до самого ноября держится тепло. В тот день утренний туман быстро рассеялся, и неоглядные морские горизонты стали более определенными и резкими. Слева от нас высились сопки острова Русский, а справа виднелся берег, где только узкая полоса отделяла нас от беспокойного соседа. Широкий залив Посьет, обычно пустынный, на этот раз был оживлен. Встречались транспорты, баржи, шхуны.

Когда эсминец бросил якорь, а маленький командирский катер стоял уже у трапа, мы простились. Мое предложение проехать с ним на берег маршал решительно отклонил:

— Вы займитесь своими делами, спасибо за скорую доставку.

Блюхер еще раз говорил со мной по телефону во время боев у озера Хасан. Наступили решительные дни 6–7 августа 1938 года. Он беспокоился о средствах перевозки. Я выехал в Посьет и проверил, как идет разгрузка. Там было все очень сложно: крупные транспорты к берегу не подходили, бывали дни, когда приходилось мобилизовывать все рыболовные суда соседнего колхоза. Но в общем-то с разгрузкой справились.

Бои шли более двух недель. Трудно -было поручиться, что они не перерастут в большую войну. Мы имели дело с тем же самым вероломным врагом, который в 1904 году без объявления войны напал на русские корабли, стоявшие на внешнем рейде Порт-Артура. Но в 1904 году японцы использовали для нападения лишь миноносцы. А в тридцатые годы они имели очень большой флот и к тому же сильную авиацию.

Обо всем этом я думал, возвращаясь во Владивосток на эсминце, доставившем маршала Блюхера в Посьет. Я видел скопление наших кораблей в бухте Владивостока и понимал, какую беду может причинить внезапный налет вражеских самолетов. Конечно, с самого начала конфликта мы принимали некоторые меры предосторожности, но ограничиваться только ими не могли: ведь в случае налета в последний момент просто не успели бы отдать нужные распоряжения. Мы должны были заранее позаботиться о каждом корабле, воинской части, о городе, его людях. Требовалась общая четкая система, которая сразу вступила бы в действие по определенному сигналу, переданному одним словом, скажем «Пламя».

Сама идея оперативной готовности флота не была для нас каким-то открытием. О ней я слышал и раньше, еще на Черном море. Но теперь она нуждалась в практических разработках, в воплощении в жизнь.

Начальник штаба флота капитан первого ранга В.Л. Богденко, побывавший в Испании, тоже знал, чего может стоить внезапное нападение авиации на корабли и базу. Он энергично включился в работу. Но наибольшая заслуга в этом деле принадлежала, Пожалуй, начальнику оперативного отдела М.С. Клевенскому. Ему пришлось много потрудиться.

— Прошу обеспечить нас питанием ночью, и мы выполним задание в срок, — только и сказал он, поняв, какая огромная нагрузка ложится на него и других работников оперативного отдела. Этот человек обладал необычайной работоспособностью. С ним было нелегко не только подчиненным, которым приходилось выдерживать его темпы, но и начальству. Если у него возникал срочный вопрос, он не стеснялся разбудить любого даже глубокой ночью.

Помнится, в годы Великой Отечественной войны Клевенский служил на Северном флоте.

— Опять этот Клевенский со своими прожектами, — частенько ворчал комфлот А.Г. Головко.

А между тем Клевенского по-настоящему беспокоили, тревожили вопросы боеспособности флота. Пусть его «прожекты» и не всегда были удачными, но то, что он делал, всегда было от чистой души, искренне. Отличный штабной офицер, он заботился обо всех, но подумать о себе у него не оставалось времени. Он и умер на боевом посту, уже после войны.

В разгар боев у озера Хасан мы дали кораблям и частям первые директивы по оперативной готовности. Определили, что должны делать по условному сигналу каждый корабль и каждое соединение. Первые проверки показали, что все это далеко не просто. Многое делалось гораздо медленнее, чем планировал оперативный отдел: готовность корабля зависела не только от его экипажа, но и от работы тыла. Какая, скажем, может быть готовность, если корабль вовремя не обеспечили боеприпасами?

Особенно трудным оказалось быстрое рассредоточение кораблей. Много времени занимало затемнение базы. Владивосток не столь уж велик, но широко разбросан по сопкам вокруг бухты Золотой Рог. Город надо было как следует подготовить, разъяснить населению предпринимаемые меры, нужны были, наконец, частые тренировки, а иногда и тревоги.

Хорошо помню, как в самый разгар конфликта я получил сведения: надо ожидать налета вражеской авиации на Владивосток. Сведения были не особенно надежные и позже не подтвердились. Но в то время я считал налет вполне возможным. На память пришли слова командира черноморского крейсера «Красный Кавказ» Н.Ф. Зайца:

— Лучше сыграть три ложные тревоги, чем прозевать одну действительную.

Ложная тревога — это лишнее беспокойство, но зато и учеба, проверка. Д тревога запоздалая может привести к непоправимой беде. В масштабе флота это особенно опасно.

Объявив тревогу отдельным частям, я выехал на командный пункт ПВО. Командующего ВВС флота С.Ф. Жаворонкова застал уже там. Он поднимал части ПВО и истребительную авиацию. С высокой сопки мы видели затемненный город и многочисленные бухты. Соединения кораблей покидали обычные стоянки и расходились по местам рассредоточения.

Когда наступил рассвет и опасность миновала, мы вздохнули с облегчением. Но тревога показала, что для повышения боевой готовности сделано еще мало.

В середине августа бои у озера Хасан закончились. Границы были восстановлены, агрессор получил хороший урок. Но опыт боев не позволял нам успокаиваться. Мы твердо знали теперь, что система оперативных готовностей необходима. Знали также, что для ее детальной разработки и введения в жизнь нужно немалое время и только постоянные тренировки могут обеспечить быстрое выполнение всех предусмотренных мер.

Затемнение базы, прием боеприпасов, рассредоточение кораблей и выполнение первых боевых операций — все это отрабатывалось непрерывно.

Вспоминаю об этом потому, что система оперативных готовностей, начало которой положили на Тихом океане, позднее была введена на всех флотах и сыграла важную роль, когда разразилась Отечественная война. Сначала наше начинание встретили недоверчиво: ведь мы вели работу, что называется, на собственный страх и риск. Из наркомата потребовали подробных сведений, что и как делается. Правда, возражений на наши доклады не последовало.

Вскоре после хасанских событий маршал В.К. Блюхер покинул Дальний Восток. Мы и не думали тогда, что больше его не увидим. . .

Командование армией принял Г.М. Штерн. На первых порах меня беспокоило, как сложатся наши отношения на работе, выдержит ли наша дружба это испытание. Но и здесь работать со Штерном оказалось так же просто и легко, как в Испании.

Надо было детально обсудить ваши совместные планы. Григорий Михайлович приехал во Владивосток. У меня в кабинете мы развернули карту, на которой были дислоцированы части и корабли. Для нас было ясно, что в любую минуту может возникнуть новый инцидент, и, кто знает, не станет ли он еще более крупным, чем хасанский! Особенно подробно мы обсудили план обороны Владивостока. Атаку на него в лоб по-прежнему считали маловероятной: мощная береговая артиллерия надежно прикрывала подходы с моря. Слабее были укреплены тогда фланги — Посьет и Сучан. Мы решили, что моряки должны ускорить строительство батарей в этих районах, а армейцы примут меры, чтобы там было достаточно сухопутных войск.

Штерн частенько приезжал ко мне во Владивосток. Его обычно сопровождали начальник штаба армии комбриг М.М. Попов и мой друг командующий ВВС

П.В. Рычагов. К флоту Штерн проявлял живой интерес.

— Хочу побывать на кораблях, познакомиться с их боевыми качествами и все увидеть своими глазами, — сказал он мне однажды.

Вскоре он так и сделал. Знакомство с флотом помогало ему потом составлять согласованные планы совместных действий сухопутных частей и моряков.

На протяжении всей службы я, бывало, наблюдал споры, даже осложнения между общевойсковыми и флотскими начальниками из-за того, кто кому должен подчиняться. В подобных бесплодных пререканиях напрасно терялось драгоценное время. Со Штерном у меня таких споров не возникало. Позднее, когда мы оба оказались в Москве, я часто бывал в семье Штерна. Григорий Михайлович знакомил меня, еще тогда молодого москвича, со столицей. Если в Москве оказывался Рычагов, он тоже присоединялся к нам и тащил всех в театр. Достать билеты в то время было нелегко, но для Рычагова подобная трудность не существовала. Случалось, он приглашал нас на «гвоздь» сезона.

— А билеты? — спрашивали мы.

— Будут, — уверенно отвечал Рычагов и действительно умудрялся их доставать. Кажется, ему помогали ордена. Грудь его, украшенная Золотой Звездой и многими орденами, выглядела в самом деле внушительно.

В начале апреля 1938 года стало известно, что на Тихий океан выезжает нарком П.А. Смирнов. Мы очень обрадовались этому. В первые месяцы работы вновь организованного Наркомата ВМФ возникло много проблем. Мы думали, что нарком поможет нам разрешить все эти вопросы. Но приезд Смирнова разочаровал всех: он считал своей главной задачей «очистить флот от врагов народа». В результате мы потеряли немало ценных работников.

О беззакониях, порожденных культом личности, уже много написано. Однако слишком просто и легко объяснять все лишь культом личности Сталина. Многие из нас повинны хотя бы в том, что молчали там, где положение требовало высказать свое мнение. За такую пассивность многие расплачивались сами, когда доходила до них очередь.

## 3.5 АРЕСТЫ НА ФЛОТЕ

В ноябре 1937 года командующий Тихоокеанским флотом Г.П. Киреев был вызван в Москву. Помнится, как я провожал его на вокзале. Давая мне указания, он был несколько рассеян и взволнован. А когда собрались в его вагоне, он показался мне даже печальным. Не с таким настроением обычно выезжали в Москву. Но до Киреева так же уехали М.В. Викторов и Г.С. Окунев и... не вернулись. Предчувствие не обмануло Киреева. Вскоре до меня дошли слухи, что он арестован.

Я ожидал нового командующего, считая себя еще недостаточно опытным для такого огромного морского театра. В конце декабря получил телеграмму, в которой сообщалось о моем назначении командующим с присвоением очередного звания, и без рассуждений, хотя и с некоторой опаской, занял этот пост. Молодость, избыток сил в какой-то степени компенсировали недостаток опыта. По мере того как я вникал в обязанности командующего флотом, возникали все новые и новые проблемы. Хлопот и беспокойств было много. Впрочем, вступая в командование флотом, я не ждал легкой жизни. Однако трудности, связанные с быстрым ростом морских сил, с необходимостью надежно укрепить рубежи страны, осложнялись и усугублялись ударами, которые мы получали, казалось бы, с совсем неожиданной стороны, — арестами командных кадров. Я впервые столкнулся с репрессиями против подчиненных мне людей. Хотя я их еще близко не знал, все равно происходящее вызывало недоумение и тревогу.

В памяти вставали события минувшего года, которым я сразу не придал должного значения. Моя работа в Испании была, очевидно, тому причиной. Издалека все выглядит иначе. Вспомнилось, как главный военный советник Г.М. Штерн вызвал меня из Картахены в Валенсию. Я вошел к нему в кабинет и не услышал обычных шуток. Григорий Михайлович не сказал даже своего излюбленного «Салуд, амиго», только молча протянул мне телеграмму из Москвы. В ней сообщалось об аресте М.Н. Тухачевского, И.П. Уборевича, И.Э. Якира и других крупных военачальников. То были люди, стоявшие у руля Вооруженных Сил. Что могло толкнуть их на чудовищные преступления, в которых они обвинялись?

Из арестованных я знал одного Якира, да и то видел лишь однажды, когда он посетил в 1933 году крейсер «Красный Кавказ». Григорий Михайлович Штерн был хорошо знаком со всеми, кто упоминался в телеграмме. Он долгое время работал в Москве, встречался с ними и на службе, и во внеслужебной обстановке. Я видел, что он поражен не менее меня.

Мы были в кабинете вдвоем. Штерн рассказывал о Тухачевском и Якире, которых знал особенно хорошо. Он высоко оценивал их деятельность в годы гражданской войны, их роль в строительстве Вооруженных Сил. Так что же произошло? Штерн только пожимал плечами, но не высказывал никаких сомнений в правильности ареста. Тем меньше мог в этом сомневаться я. Вернувшись в Картахену, я информировал товарищей-добровольцев о телеграмме, прочитанной в Валенсии. Не могли мы себе представить тогда, что никакого преступления не было, что арестованные военачальники — жертвы страшного произвола.

Вернувшись в Москву из Испании, я узнал о новых арестах. В первый день, еще по дороге в наркомат, я встретился на Гоголевском бульваре с К.А. Мерецковым. Мы познакомились с ним еще в Испании. — Куда спешишь? — остановил он меня. — Да вот, надо доложиться своему начальству. — Если Орлову, то можешь не торопиться, он вчера арестован.

Я сперва не поверил Кириллу Афанасьевичу. Но такими вещами не шутят. Весть подтвердили другие, и все равно она не укладывалась в голове. Я вспоминал беседы с Владимиром Митрофановичем Орловым, все, что знал о нем. Были у него свои слабости, недостатки, но чтобы такой человек изменил Родине?!

А товарищи рассказывали все о новых арестах. На Черном море были арестованы Н. Моралев, А. Зельинг, А. Рублевский... Я считал их честными советскими командирами, все силы отдававшими флоту. В них я до сих пор не сомневался. Как же так?

— Если ошибка — разберутся, — успокоил меня товарищ, с которым я осторожно поделился своим недоумением.

И я принял тогда эту удобную формулу, еще глубоко не задумываясь над происходящим. Но теперь, во Владивостоке, когда арестовывали людей, мне подчиненных, за которых я отвечал, успокаивать себя тем, что где-то разберутся, я уже не мог.

Было непонятно и другое — как арестовывают людей, даже не поставив в известность командующего? Я высказал эти мысли члену Военного совета Я.В. Волкову. Оказалось, он лучше осведомлен о происходящем. Значит, мне не доверяют, что ли?

Некоторое время я еще терпел. Но в феврале 1938 года прокатилась новая волна арестов. Опять я узнавал о них уже задним числом. Как-то позвонил комендант береговой обороны А.Б. Елисеев, спросил, не знаю ли я, что случилось с командиром артиллерийского дивизиона на острове Русский. Я ничего не знал.

— Три дня не выходит на службу, — сообщил Елисеев. — Видно, арестовали.

Предположение подтвердилось. Тогда я отправил телеграмму в Центральный Комитет партии. Я писал, что считаю неправильной практику местных органов, которые арестовывают командиров без ведома командующего, даже не поставив его в известность о происшедшем. Ответа не получил.

Прошло несколько дней, и ко мне приехал начальник краевого НКВД Диментман.

— Имейте в виду, — сказал он в тоне сердитого внушения, — не всегда надо кого-то извещать, если арестовывают врага народа.

Я ответил, что обращался не к нему, а в Центральный Комитет партии, а это не только мое право, но и обязанность.

Диментман ушел весьма раздраженный, но аресты с этого дня прекратились. Несколько недель все было тихо.

В начале апреля 1938 года мне сообщили, что на Тихий океан выезжает Нарком ВМФ П.А. Смирнов. Я уже довольно давно ждал встречи с ним. Надо было доложить о нуждах флота, получить указания по работе в новых условиях. Мы понимали, что реорганизация Управления Военно-Морскими Силами связана с большими решениями по флоту. Страна начинала усиленно наращивать свою морскую мощь.

Одновременно с созданием наркомата был создан Главный военный совет ВМФ.В его состав входили А.А. Жданов, П.А. Смирнов, несколько командующих флотами, в том числе и я. Но пока на заседания совета меня не вызывали. В то время поездка с Дальнего Востока в Москву и обратно отнимала не менее двадцати суток. Начальство, видимо, не хотело из-за одного заседания на такой срок отрывать меня от флота. Словом, я считал приезд нового наркома вполне естественным н своевременным, тем более, что на Северном флоте и на Балтике он уже побывал. Но все вышло не так, как я предполагал.

— Я приехал навести у вас порядок и почистить флот от врагов народа, — объявил Смирнов, едва увидев меня на вокзале.

Остановился нарком на квартире члена Военного совета Волкова, с которым они были старинными приятелями. Первый день его пребывания во Владивостоке был занят беседами с начальником НКВД.Я ждал наркома в штабе. Он приехал лишь около полуночи.

Не теряя времени, я стал докладывать о положении на флоте. Начал с Главной базы. Весь ее район на оперативной карте был усеян условными обозначениями. Тут было действительно много сил. Аэродромы, батареи, воинские части располагались вдоль побережья и на многочисленных островах. Соединения кораблей дислоцировались в бухте Золотой Рог и в ближних гаванях. Но чем дальше на север, тем меньше становилось сил, тем слабее защищались опорные пункты и базы. Отдельные участки побережья находились по договору в руках японских рыбаков, и это еще больше осложняло положение.

Я видел, что нарисованная мной картина произвела на народного комиссара большое впечатление. Но когда я стал говорить о нуждах флота, П.А. Смирнов прервал меня: — Это обсудим позднее.

«Ну что ж, — подумал я, — пускай поездит, посмотрит своими глазами. Тогда будет легче договориться».

— Завтра буду заниматься с Диментманом, — сказал Смирнов в конце разговора и пригласил меня присутствовать.

В назначенный час у меня в кабинете собрались П.А. Смирнов, член Военного совета Я.В. Волков, начальник краевого НКВД Диментман и его заместитель по флоту Иванов. Диментман косо поглядел на меня и словно перестал замечать. В разговоре он демонстративно обращался только к наркому.

Я впервые увидел, как решались тогда судьбы людей. Диментман доставал из папки лист бумаги, прочитывал фамилию, имя и отчество командира, называл его должность. Затем сообщалось, сколько имеется показаний на этого человека. Никто не задавал никаких вопросов. Ни деловой характеристикой, ни мнением командующего о названном человеке не интересовались. Если Диментман говорил, что есть четыре показания, Смирнов, долго не раздумывая, писал на листе: «Санкционирую». Это означало: человека можно арестовать. Я в тб время еще не имел оснований сомневаться в том, что материалы НКВД достаточно серьезны. Имена, которые назывались, были мне знакомы, но близко узнать этих людей я еще не успел. Удивляла, беспокоила только легкость, с которой давалась санкция.

Вдруг я услышал: «Кузнецов Константин Матвеевич». Это был мой однофамилец и старый знакомый по Черному морю. И тут я впервые подумал об ошибке.

Когда Смирнов взял перо, чтобы наложить роковую визу, я обратился к нему:

— Разрешите доложить, товарищ народный комиссар! Все с удивлением посмотрели на меня, точно я совершаю какой-то странный, недозволенный поступок.

— Я знаю капитана первого ранга Кузнецова много лет и не могу себе представить, чтобы он оказался врагом народа.

Я хотел рассказать об этом человеке, о его службе подробнее, но Смирнов прервал меня:

— Раз командующий сомневается, проверьте еще раз, — сказал он, возвращая лист Диментману.

Тот бросил на меня быстрый недобрый взгляд и прочитал следующую фамилию.

Когда совещание окончилось, я задержался в кабинете. Ко мне заглянул Я.В. Волков. Тоном товарища, умудренного годами, он сказал, как бы предупреждая от новых опрометчивых поступков:

— Заступаться — дело, конечно, благородное, но и ответственное. . .

Я понял недосказанное. «За это можно и поплатиться», — видимо, предупреждал он.

В следующий вечер, когда процедура получения санкций на аресты продолжалась, Смирнов и Диментман разговаривали подчеркнуто лишь друг с другом и все решали сами.

Прошел еще день. Смирнов посещал корабли во Владивостоке, а вечером опять собрались в моем кабинете.

— На Кузнецова есть еще два показания, — объявил Диментман, едва переступив порог. Он торжествующе посмотрел на меня и подал Смирнову бумажки Тот сразу же наложил резолюцию, наставительно заметив:

— Враг хитро маскируется. Распознать его нелегко. А мы не имеем права ротозейстовать.

Это звучало как выговор. Скажу честно, он меня смутил. Я подумал, что был не прав. Ведь вина Кузнецова доказана авторитетными органами!

После совещания Волков снова заглянул ко мне. Он говорил покровительственно и вместе с тем ободряюще. Дескать, ошибки бывают у каждого, но впредь надо быть осторожнее и умнее, не бросать слов на ветер.

К.М. Кузнецова арестовали, всех остальных тоже. Их было немало. Недаром короткое рассмотрение этих «обвинительных» листов потребовало трех вечеров. Я ходил под тяжелым впечатлением арестов. Мучили мысли о том, как это люди, служившие рядом, могли стать заклятыми врагами и почему мы не замечали их перерождения? Что органы государственной безопасности могут действовать неправильно — в голову все еще не приходило. Тем более я не допускал мысли о каких-то необычных путях добывания показаний.

Нарком провел два дня в море, побывал в Ольго-Владимирском районе. В оперативные дела он особенно не вникал. Может быть, ему, человеку, не имевшему специальной морской подготовки, это было и трудно. Зато он очень придирчиво интересовался всюду людьми, «имевшими связи с врагами народа».

Пребывание Смирнова подходило к концу. К сожалению, решить вопросы, которые мы ставили перед ним, он на месте не захотел, приказал подготовить ему материалы в Москву. Я заготовил проекты решений. Смирнов взял их, но ни одна наша просьба так и не была рассмотрена до самого его смещения. На месте нарком решил лишь один вопрос, касавшийся Тихоокеанского флота, но и это решение было не в кашу пользу. Речь шла о крупном соединении тяжелой авиации. Во Владивостоке Смирнов сказал мне, что командование Особой Краснознаменной Дальневосточной армии просит передать это соединение ему. Я решительно возражал, доказывал, что бомбардировщики хорошо отработали взаимодействие с кораблями, а если их отдадут, мы много потеряем в боевой силе. Смирнов заметил, что авиация может взаимодействовать с флотом и будучи подчиненной армии.

— Нет, — возражал я. — То будет уже потерянная для флота авиация.

Я сослался на испанский опыт, показывавший, как важно, чтобы самолеты и корабли были под единым командованием. Все это не приняли в расчет. Приказ был отдан, нам оставалось его выполнять.

Потом Смирнов признался мне, что принял решение потому, что его уговорил маршал Блюхер. Наши «уговоры» на наркома действовали меньше.

В день отъезда П.А. Смирнова мы собрались, чтобы выслушать его замечания. Только уселись за стол, опять доложили, что прибыл Диментман.

— Вот показания Кузнецова, — объявил он, обращаясь к Смирнову.

Смирнов пробежал глазами бумажку и передал мне. Там была всего одна фраза, написанная рукой моего однофамильца: «Не считая нужным сопротивляться, признаюсь, что я являюсь врагом народа». — Узнаете почерк? — спросил Смирнов. —

Узнаю.

— Вы еще недостаточно политически зрелы, — зло сказал нарком.

Я молчал. Диментман не скрывал своего удовольствия. Только Волков пытался как-то сгладить остроту разговора, бросал реплики о том, что комфлот, мол, еще молодой, получил теперь хороший урок и запомнит его, будет лучше разбираться в людях...

Признание Кузнецова совсем выбило у меня почву из-под ног. Теперь я уже не сомневался в его виновности. В дальнейшем, выступая по долгу службы, я придерживался официальной версии, говорил об арестованных, как было принято тогда говорить, как о врагах парода. Но внутри что-то грызло меня...

Забегая вперед, расскажу еще о некоторых событиях, связанных с репрессиями. Через несколько месяцев в Москве был арестован П.А. Смирнов. Вместо него наркомом назначили Н.Н. Фриновского. Никакого отношения к флоту он в прошлом не имел, зато был заместителем Ежова.

Весть об аресте Смирнова принес мне Я.В. Волков. Чувствовал он себя при этом явно неловко, был растерян. Ведь еще недавно Волков подчеркивал свое давнее знакомство и дружбу с наркомом. Я не стал ему об этом напоминать.

Вскоре после того во Владивосток прилетел известный летчик В.К. Коккинаки. Он совершил рекордный беспосадочный полет из Москвы на Дальний Восток. Коккинаки был моим гостем. Мы быстро и крепко с ним подружились. Тогда во Владивостоке Владимир Константинович со свойственной ему неугомонной пытливостью интересовался действиями кораблей, был со мной на учениях флота. Когда он собирался домой, мы устроили прощальный ужин. Во Владивосток приехали Г.М. Штерн и П.В. Рычагов. Мы ждали еще члена Военного совета Волкова, а он все не шел. Я позвонил к нему па службу, домой. Сказали, срочно выехал куда-то, обещал скоро быть, да вот до сих пор нет. Пришлось сесть за стол без него.

Ужин был уже в разгаре, когда пришел секретарь Волкова и таинственно попросил меня выйти.

— Волкова арестовали, — тихо сообщил он и виновато опустил голову, словно уже приготовился отвечать за своего начальника..

Такая судьба постигла людей, еще совсем недавно с удивительной легкостью дававших санкции на арест многих командиров.

Уже работая в Москве, я пробовал узнать, что произошло со Смирновым. Мне дали прочитать лишь короткие выдержки из его показаний. Смирнов признавался в том, что якобы умышленно избивал флотские кадры. Что тут было правдой — сказать не могу. Больше я о нем ничего не слышал.

Я.В. Волкова я вновь увидел в 1954 году. Он отбыл десять лет в лагерях, находился в ссылке где-то в Сибири. Приехав в Москву, прямо с вокзала пришел ко мне на службу. Я сделал все необходимое для помощи ему. Когда мы поговорили, я попросил Якова Васильевича зайти к моему заместителю по кадрам и оформить нужные документы.

— Какой номер его камеры? — спросил, горько улыбнувшись, бывший член Военного совета. Тюремный лексикон въелся в него за эти годы.

Надо еще сказать и о Константине Матвеевиче Кузнецове. Весной 1939 года я приехал во Владивосток из Москвы вместе с А.А. Ждановым. Мы сидели в бывшем моем кабинете. Его хозяином стал уже И.С. Юмашев, принявший командование Тихоокеанским флотом после моего назначения в наркомат. Адъютант доложил:

— К вам просится па прием капитан первого ранга Кузнецов.

— Какой Кузнецов? Подводник? — с изумлением спросил я. — Он самый.

Меня это так заинтересовало, что я прервал разговор и, даже не спросив разрешения А.А. Жданова, сказал: — Немедленно пустите!

Константин Матвеевич тут же вошел в кабинет. За год он сильно изменился, выглядел бледным, осунувшимся. Но я ведь знал, откуда он.

— Разрешите доложить, освобожденный и реабилитированный капитан первого ранга Кузнецов явился, — отрапортовал он.

Андрей Александрович с недоумением посмотрел па него, потом на меня. «К чему такая спешка?» — прочитал я в его глазах.

— Вы подписывали показание, что являетесь врагом народа? — спросил я Кузнецова.

— Да, там подпишешь. — Кузнецов показал свой рот, в котором почти не осталось зубов.

— Вот что творится, — обратился я к Жданову. В моей памяти разом ожило все, связанное с этим делом.

— Да, действительно, обнаружилось много безобразий, — сухо отозвался Жданов и не стал продолжать этот разговор.

Прошли годы. Теперь, после XX и XXII съездов партии, все стало на свои места. Решительно вскрыты преступления времен культа личности Сталина, но мы не можем о них забыть. Вновь и вновь возвращаюсь к тому, как мы воспринимали эти репрессии в свое время. Проще всего сказать: «Я ничего не знал, полностью верил высокому начальству». Так и было в первое время. Но чем больше становилось жертв, тем сильнее мучили сомнения. Вера в непогрешимость органов, которым Сталин так доверял, да и вера в непогрешимость самого Сталина постепенно пропадала. Удары обрушивались на все более близких мне людей, на тех, кого я очень хорошо знал, в ком был уверен. Г.М. Штерн, Я.В. Смушкевич, П.В. Рычагов, И.И. Проскуров... Разве я мог допустить, что и они враги народа?

Помню, я был в кабинете Сталина, когда он вдруг сказал:

— Штерн оказался подлецом.

Все, конечно, сразу поняли, что это значит: арестован. Там были люди, которые Штерна отлично знали, дружили с ним. Трудно допустить, что они поверили в его виновность. Но никто не хотел показать и тени сомнения. Такова уж была тогда обстановка. Про себя, пожалуй, подумали: сегодня его, а завтра, быть может, меня. Но открыто этого сказать было нельзя. Помню, как вслух, громко, сидевший рядом со мной Н.А. Вознесенский произнес по адресу Штерна лишь одно слово: «Сволочь!»

Не раз я вспоминал этот эпизод, когда Николая Алексеевича Вознесенского постигла та же участь, что и Г.М. Штерна.

После войны я сам оказался на скамье подсудимых. Мне тоже пришлось испытать произвол времен культа личности, когда «суд молчал». Произошло это после надуманного и глупого дела Клюевой и Роскина, обвиненных в том, что они якобы передали за границу секрет лечения рака. Рассказывали, что Сталин в связи с этим сказал:

— Надо посмотреть по другим наркоматам.

И началась кампания поисков «космополитов». Уцепились и за письмо Сталину офицера-изобретателя Алферова. Он сообщал, что руководители прежнего Наркомата Военно-Морского Флота (к тому времени объединенного с Наркоматом обороны) передали англичанам «секрет» изобретенной им парашютной торпеды и секретные карты подходов к нашим портам. И пошла писать губерния! Почтенные люди, носившие высокие воинские звания, вовсю старались «найти виновных» — так велел Сталин.

Я знал этих людей, знал об их личном мужестве, проявленном в боях, знал о том, что они безукоризненно выполняли обязанности по службе. Но тут команда была дана, и ничто не могло остановить машину. Под колеса этой машины я попал вместе с тремя заслуженными адмиралами, честно и безупречно прошедшими через войну. Это были В.А. Алафузов, Л.М. Галлер и Г.А. Степанов.

Сперва нас судили «судом чести». Там мы документально доказали, что парашютная торпеда, переданная англичанам в порядке обмена, была уже рассекречена, а карты представляли собой перепечатку переведенных на русский язык старых английских карт (Адмирал Ю.А. Пантелеев, проводивший по указанию свыше вместе с начальником гидрографии ВМФ Я.Я. Лапушкиным экспертизу, отмечал, что ими был составлен акт по результатам экспертизы, в котором доказывалось, что торпеда и карты несекретные. Этот акт был передан начальнику Главного морского штаба для доклада Сталину. Однако к делу его не приобщили.). Следовательно, ни о каком преступлении не могло быть и речи. Я лично докладывал об этом И.С. Юмашеву — тогдашнему главнокомандующему Военно-Морским Флотом и Н.А. Булганину — первому заместителю Сталина по Наркомату Вооруженных Сил. Оба только пожимали плечами. Вмешаться они не захотели, хотя и могли.

Вопреки явным фактам политработник Н.М. Кулаков произнес на «суде чести» грозную обвинительную речь, доказывая, что нет кары, которой мы бы не заслужили. Помню, как после этого «суда» я сказал своим товарищам по несчастью:

— Сейчас ничего не сделать. Законы логики просто не действуют.

Оставалось лишь мужественно перенести беду. А беда только начиналась. Сталину так доложили о «деле», что он распорядился передать всех нас суду Военной коллегии Верховного суда. А там не шутят.

Четыре советских адмирала оказались на скамье подсудимых в здании на Никольской улице. И теперь, проходя мимо этого дома, я не могу не взглянуть с тяжелым чувством на окна с решетками, за которыми мы ждали тогда приговора.

Председатель Военной коллегии Ульрих знал, чего требуют от него, и не особенно заботился хоть как-то обосновать приговор. Для этого и видимых материалов не имелось. Но ему было важно осудить.

Лично с Ульрихом я знаком не был, но много раз видел его на различных заседаниях. Сидя в приемных или в зале Большого Кремлевского дворца, где проходили сессии Верховного Совета СССР, я не раз наблюдал за ним. Невысокого роста, с небольшими подстриженными усиками, красными щеками и слащавой улыбкой, Ульрих никак не походил на человека, выносившего суровые приговоры. Напротив, он слыл человеком добрым, словоохотливым и доступным. Но это только казалось...

За короткой судебной процедурой последовал долгий, мучительный перерыв.

Около трех часов ночи объявили приговор: В.А. Алафузов и Г.А. Степанов были осуждены на десять лет каждый, Л.М. Галлер — на четыре года. Я был снижен в звании «на три сверху» — как говорили моряки, то есть до контр-адмирала.

Во время суда для меня было отрадно лишь одно — поведение подсудимых. Никто не пытался свалить «вину» на другого, облегчить свою участь за счет товарищей. Так старался держать себя и я. Мне на суде была как будто предложена лазейка.

— Вы не давали письменного разрешения на передачу торпеды? — задали мне вопрос.

— Если разрешение дал начальник штаба, значит, имелось мое согласие. Таков был порядок в наркомате, — заявил я.

Впоследствии все, привлекавшиеся к суду по этому делу, были полностью реабилитированы. А.А. Чепцов (генерал-лейтенант юстиции), стряпавший в свое время обвинительный материал для Военной коллегии, в 1953 году обратился ко мне за советом, как лучше обосновать нашу невиновность. Я ему ответил: — Как закрутили, так и раскручивайте. Реабилитация была полная, но не все осужденные на том процессе дождались ее. Лев Михайлович Галлер, один из организаторов нашего Военно-Морского Флота, отдавший ему всю свою жизнь, так и умер в тюрьме.

То, что пришлось пережить нам, — было лишь одним из многих трагических случаев, порожденных грубым нарушением законности в период культа личности Сталина. И этот случай — отнюдь еще не самый трагический. Произвол, ломавший судьбы людей, наносил тяжелый ущерб всему нашему делу, ослаблял могущество нашей социалистической Родины. Одно неотделимо от другого.

# Глава 4

# ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН

## 4.1 НЕОЖИДАННОЕ НАЗНАЧЕНИЕ

В декабре 1938 года меня вызвали в Москву на заседание Главного военного совета ВМФ.

Ехал я в столицу с большим беспокойством. В начале ноября у нас на флоте произошла крупная авария с новым эсминцем. Какими окажутся последствия этого несчастья, я не знал, но ждал сурового наказания. Поэтому перед отъездом из Владивостока, прощаясь с первым секретарем Приморского крайкома ВКП(б) Н.М. Пеговым, я передал ему конверт и просил в случае чего передать его матери.

Дело в том, что в первой половине ноября с одного из наших судостроительных заводов во Владивосток на достройку переводили эсминец «Решительный». Теперь это звучит довольно странно, а в ту пору именно так и было: эсминцы закладывались на новом заводе, в сотнях миль от главной базы, а испытывались во Владивостоке, куда переводились буксирами в незаконченном виде. Караван уже прошел значительную часть пути. Оставался последний этап — от Советской Гавани до главной базы. Руководил переходом командир бригады эсминцев капитан третьего ранга С.Г. Горшков.

7 ноября он запросил разрешение на выход в море. Прогноз погоды был хороший. Береговой ветер не превышал трех-четырех баллов. Казалось, безопасность плавания была обеспечена. Но к вечеру погода испортилась. Сильный зюйд-ост быстро развел волну. Сила ветра достигла семи-восьми баллов, а потом дошла до одиннадцати. Огромные волны швыряли эсминец и буксировавший его транспорт. Лопнули буксирные концы, снова завести их не удавалось. Суда дрейфовали к берегу. И хотя команды действовали безупречно, а распоряжения командира отряда, который принимал все меры к спасению корабля, были правильными, положение эсминца становилось трагическим: своего хода он не имел.

Корабль развернуло лагом к волне и понесло к берегу. Крен достигал сорока пяти градусов. На борту кроме команды были рабочие-судостроители. Все вели себя мужественно и продолжали борьбу до последнего момента, пока «Решительный» не выбросило на пустынный берег у мыса Золотой на скалы. Сила удара была так велика, что корабль разломился на части. Один рабочий погиб...

Сразу же, как только приехал в Москву, я был принят новым Наркомом ВМФ М.П. Фриновским.

Многие тогда были удивлены его назначением. Предшественник Фриновского П.А. Смирнов не имел военно-морского образования, но все же знал армию и флот: он долго был политработником. Фриновский же о флоте имел смутное представление. Перед тем он работал в НКВД, ведал пограничной охраной. Совершенно непонятно было, почему выдвинули именно его на пост наркома, и главное — в момент развернутого строительства большого флота.

Потом я убедился, что при решении различных морских вопросов Фриновский вынужден был целиком полагаться на своих заместителей.

— Как все это случилось? — спросил меня Фриновский, когда я вошел в его кабинет. Я изложил ход событий.

— Вам придется лично докладывать правительству, — жестко сказал нарком.

«Надо быть ко всему готовым», — подумал я, выйдя из его кабинета.

На заседаниях Главного военного совета ВМФ много говорили о строительстве кораблей. Решение партии и правительства о большом морском и океанском флоте открывало перед нашими морскими силами широкие горизонты. По-новому вставали вопросы о задачах флота. Возникало множество новых проблем, связанных с крупным береговым строительством. Требовалась разработка нового Боевого устава Военно-Морских Сил и Наставления по ведению морских операций. Подготовиться к приему большого флота, освоить его, научиться управлять им — дело было не из легких. К тому же начались массовые перемещения, выдвижение молодых руководителей... Одним словом, было над чем поработать.

К тому времени международная обстановка все более обострялась. В Испании, ставшей фокусом всех тогдашних политических событий, завершалась тяжелая борьба. Англия и Франция уже давно склонялись к поддержке Франко. Их пугало лишь положение масс в ходе этой борьбы. Фашистская Германия и Италия открыто душили республику и планировали новые агрессивные акции. Гитлер кричал «о жизненном пространстве» на Востоке. Руководители западных стран, которых вполне устраивала его нацеленность на Восток, шли на все новые уступки. Они лелеяли мечту за счет Советского Союза уладить свои разногласия с Гитлером, и в этом направлении работала их секретная дипломатия. Становилось ясно, что фашистская Германия — наш наиболее вероятный противник и сроки столкновения не очень отдаленные.

В такой обстановке, как показал опыт, составлять долговременные планы морского строительства было, конечно, рискованно. Большой флот — это не только корабли, но и военно-морские базы, доки, судоремонтные заводы, склады, учебные заведения и многое другое. На создание всего этого требуются немало времени и огромные средства. Программа, конечно, не могла уложиться даже в одно пятилетие. Однако нам, командующим, всю программу строительства не излагали. Не раскрывались и задачи, на решение которых она рассчитана. Разговор с командующими флотами шел больше о кораблях, постройка которых была санкционирована правительством до утверждения всей программы в целом. Эти корабли уже стояли на стапелях заводов.

В выступлениях часто подчеркивали, что проект того или иного корабля одобрен лично Сталиным. Этим давалось понять, что обсуждению он не подлежит.

Признаться, над сроками начала возможной будущей войны мы, моряки, не особенно задумывались. Нам льстило внимание правительства к флоту.

...Заседания продолжались несколько вечеров. Кроме того, мы решали в наркомате свои текущие дела. В московских учреждениях тогда было принято работать допоздна. Прием у наркома в два часа ночи считался обычным делом. Нам, дальневосточникам, это было особенно тяжело. Сидишь, бывало, в приемной и с трудом пересиливаешь дремоту: ведь во Владивостоке уже давно миновала ночь! Но нет худа без добра! В такое время особенно удобно говорить по телефону: в Москве спят, линия не занята, а во Владивостоке люди на местах.

Не все вопросы, волновавшие нас, были обсуждены на заседаниях Совета. Фриновский в узком кругу давал Понять, что предстоит встреча с правительством, где будут даны важные указания на будущее.

19 декабря 1938 года заключительное заседание Совета происходило в Андреевском зале Большого Кремлевского дворца. На нем присутствовали И.В. Сталин, В.М. Молотов, А.А. Жданов, К.Е. Ворошилов. Выступали М.П. Фриновский, И.С. Юмашев, Г.И. Левченко, В.П. Дрозд и другие. Выступал и я. Говорил о необходимости высокой боевой готовности, о противовоздушной обороне кораблей по опыту войны в Испании.

Сталин очень внимательно слушал, задавал много вопросов, бросал реплики по ходу заседания.

Чувствовалось, что он хочет узнать мнение флотских руководителей о различных классах кораблей. Впервые, хотя и косвенно, встали вопросы о морской доктрине в связи со строительством большого флота и о тех изменениях, которые понадобится внести в наши уставы и наставления.

Помнится, Сталин критиковал формулировку о «сложных формах боя», которая была записана в приказе по боевой подготовке на 1939 год. Его мысль сводилась к тому, что «сложный бой» возможен в будущем при наличии линкоров, крейсеров и других крупных кораблей, а пока мы еще на море слабы, задачи нашего флота будут весьма ограниченными. «Лет восемь — десять нужно ждать, пока мы будем сильны на море», — сказал он.

Более конкретно обсуждался вопрос о подготовке кадров для будущих кораблей. Была высказана мысль о сверхсрочниках, о специальном подборе на флот призывников из приморских районов и вообще людей, связанных с морем еще до призыва их на военную службу.

Каждая реплика Сталина воспринималась как указание, и Наркомат ВМФ потом делал представления правительству в этом направлении. Так относительно сверхсрочников и сроков службы на флоте были вынесены решения, когда я уже работал в Москве — в мае или июне 1939 года. Мне лично довелось докладывать, какие порядки на сей счет существуют в иностранных флотах. Вот тогда и было разрешено флоту иметь неограниченный процент сверхсрочников на кораблях, хорошо их оплачивать в зависимости от сроков службы. Решено было также увеличить срок действительной службы на флоте до пяти лет. «Может быть, установить шесть лет?» — спросил Сталин. Мы возразили: шесть лет слишком много. С нами согласились.

На Главном военном совета ВМФ Сталин высказал мысль о том, что подготовка кадров — это девять десятых создания большого флота. Он советовал больше внимания уделить практической учебе будущих командиров и с этой целью, возможно, закупить за границей несколько учебных кораблей.

Ставились вопросы о строительстве военно-морских баз, вспомогательного флота, судоремонтных заводов. Слова эти не бросались на ветер. Вскоре развернулось бурное строительство на всех флотах. Тогда же зародился план перенесения торгового порта из Владивостока в Находку, и в нарте — апреле 1939 года А.А. Жданов и я были специально командированы на Дальний Восток, чтобы осмотреть все на месте.

Запомнилось мне предупреждение Сталина: не ждать, когда враг нападет, надо уже сейчас изучать его возможности, его уязвимые места, повышать бдительность и боевую готовность. У североморцев он спросил: «Заходят наши корабли в Петсамо? Редко? А немцы и англичане?» Закончил разговор словами:

— Напрасно вы редко наведываетесь туда. Петсамо — это Печенга — исконно русская земля.

Мне в своем выступлении пришлось коснуться очень неприятного события — гибели эсминца. Все мы опасались, что нам крепко достанется. Сталин посуровел.

— Вы считаете, что было предпринято все для спасения корабля? — Все.

Я доложил, что руководитель операции С.Г. Горшков — опытный командир и в трудные минуты перехода действовал умело. Винить его в случившемся нельзя.

Сталин молча, не прерывая, выслушал мой доклад. Потом сказал, что в другой раз не отделаюсь так легко. Но было решено под суд никого не отдавать. Признаться, мы ожидали худшего. Я понял, что гроза миновала.

На следующий день правительство устроило для моряков прием. В Грановитой палате все было торжественно. Мы, молодые руководители флотов, впервые так близко встретились с руководителями партии и правительства. Нас хвалили, говорили, что перед флотом открываются необычайно широкие перспективы. Провозглашались тосты за Сталина, за моряков и командующих флотами. Мы отвечали горячими, до боли в руках, аплодисментами.

То, что происходило в Кремле, поднимало настроение, воодушевляло в глубоко врезалось в память. Мы долго потом вспоминали этот прием.

Выехал из Москвы в начале января. Мысленно был уже во Владивостоке, хотелось с новой силой поскорее взяться за работу. Но предстояло больше недели провести в вагоне. Это всегда нелегко: вначале отдыхаешь от сутолоки в телефонных звонков, потом принимаешься за чтение деловых бумаг. А весле, если остается время, и за художественную литературу. Но время все равно тянется медленно... Неизменным и незабываемым после таких путешествий оставалось одно: восхищение огромными просторами нашей родины, ее богатствами и неисчерпаемыми возможностями.

Расстались с Москвой в оттепель, а в районе Иркутска было сорок пять градусов мороза. Воздух словно бы царапал легкие, трудно дышалось. После станция Ерофей Павлович поезд взял курс на юг. В Хабаровске было ясно и солнечно, мороз умеренный, а подъехав к Владивостоку, увидели сосульки на крышах. Солнце уже поднялось высоко. Чувствовалось, весна не за горами...

Планы я вез во Владивосток обширные, не пробыть там пришлось недолго: в конце февраля 1939 года снова выехал в Москву на XVIII съезд партии. Опять девять дней в вагоне. Самолетами тогда пользовались редко.

Ехал вместе со Штерном. Много было переговорено в пути. Опять вспоминали Испанию. Она переживала самые трагические дни. Республиканцы отходили к границам Франции, в стране бушевала фашистская чума. Говорили мы и об арестах военных руководителей.

Больше всего пае поражало, конечно, что арестован В.К. Блюхер. Мучили сомнения, но язык не поворачивался сказать о них.

Незадолго перед тем был снят Ежов, кое-кого реабилитировали, но о подлинных масштабах нарушения законности, о всем произволе, который творили органы НКВД, мы тогда представления не имели.

Съезд открылся 10 марта. В праздничном настроении входили мы в Большой Кремлевский дворец вместе с делегатами, прибывшими со всех концов страны.

Штерн и я заняли места среди представителей Приморского края, но долго сидеть там не пришлось. С большим удивлением мы услышали свои имена, когда вносилось предложение по составу президиума съезда. Даже переглянулись; может, ослышались? Но нет, соседи уже поторапливали: — Идите, идите...

Не очень уверенно пошли вперед, сели в последнем ряду, за трибуной. Свое избрание в президиум мы рассматривали как выражение внимания к Дальнему Востоку. Ведь хасанские события взволновали всю страну.

Съезд начал свою работу. И.В. Сталин выступил с отчетным докладом. Сидевшие в президиуме придвинулись ближе к трибуне, чтобы лучше слышать оратора.

В часы, свободные от заседаний, я бывал в наркомате, узнавал новости с Тихого океана.

В наркомате была какая-то странная атмосфера. М.П. Фриновский присутствовал на съезде. Я видел его из президиума, он сидел в одиннадцатом или двенадцатом ряду, но в наркомате не показывался. Уже поползли слухи, что его скоро освободят. Все текущие дела решал первый заместитель наркома П.И. Смирнов-Светловский.

В один из последних дней работы съезда ко мне подошел В.М. Молотов. — Вы намерены выступать? — спросил он. Я отрицательно покачал головой. — Жду выступления своего наркома. — А может быть, он и не собирается... Советую вам подумать.

Вечером я рассказал об этом разговоре Штерну. Старый, опытный работник центрального аппарата, он лучше знал, как следует поступить.

— Разговор неспроста, — заметил Штерн. — На всякий случай я бы подготовил тезисы выступления.

На следующий день председательствующий спросил нас обоих, не записать ли для выступлений в прениях. Мы ответили согласием и с той минуты сидели, потеряв покой. Шутка ли1 Нам предстояло говорить с самой высокой трибуны.

В перерыве мимо нас прошел Сталин. Повернувшись ко мне, он протянул бумагу, которую держал в руке: — Прочтите.

Это оказался рапорт М.П. Фриновского, который просил освободить его от обязанностей наркома «ввиду незнания морского дела».

— Вам понятно? — спросил Сталин, вновь остановившись возле нас через некоторое время.

Я не успел ответить. Было ясно одно: Фриновский выступать не станет и мне, по-видимому, дадут слово. Хорошо помню, как объявили:

— Слово имеет Шолохов. Приготовиться Кузнецову... Я шел к трибуне, изо всех сил стараясь совладать с волнением. Говорил я об агрессивных замыслах японской военщины, о ее провокациях на границе. Затем рассказал о нашем Тихоокеанском флоте, заверил делегатов, что моряки готовы до конца выполнить долг перед Родиной.

Перед заключительным заседанием съезда происходило совещание старейшин. Были приглашены все члены ЦК старого состава и еще много других делегатов. В числе приглашенных оказались Штерн и я. Члены Политбюро заняли места на возвышении в президиуме. В составе ЦК партии намечались крупные изменения. Члены Политбюро, сообщая об этом, поясняли, почему считается нецелесообразным вновь вводить того или иного человека в состав ЦК. Затем выступали и те, кому давался таким образом отвод. Они обычно просили перевести их на менее ответственную работу и обещали отдать ей все силы. Их выслушивали молча.

В конце заседания было внесено предложение о новом составе ЦК партии. В числе других фамилий назвали фамилию Штерна и мою. Опять мы подумали о том, какое большое значение придается Дальнему Востоку и его вооруженным силам.

После съезда я заторопился во Владивосток. Дела не ждали. Но уехать не удалось.

— Пока задержитесь в Москве, — сказал мне П.И. Смирнов-Светловский, замещавший наркома.

Причин задержки мне не объяснил. В тот же вечер, вернее, уже ночью меня подняли с постели и предложили немедленно ехать в Кремль. Надо было торопиться, машина ждала у подъезда гостиницы.

Меня принял И.В. Сталин. Когда я вошел в кабинет, он стоял у длинного стола, за которым сидели несколько членов Политбюро. Перед ним лежали какие-то бумаги. Он заговорил не сразу. Неторопливо постучал трубкой о край пепельницы, взял большой красный карандаш и что-то написал на бумаге, лежавшей сверху. Затем пристально посмотрел на меня: — Ну, садитесь.

Не очень уверенно я подошел к столу. Я видел Сталина не впервые, но никогда раньше не имел возможности внимательно и долго разглядывать его так близко.

Он был почти такой, как на портретах, и все же не совсем такой. Я представлял себе, что он крупнее, выше ростом. В тихом голосе и медленных жестах чувствовалась большая уверенность, сознание своей силы.

Некоторое время он тоже внимательно смотрел на меня, и я, признаться, робел под этим взглядом. Прежде я только мысленно разговаривал со Сталиным. Когда мне не удавалось добиться чего-нибудь необходимого для флота или я получал указания, с которыми внутренне был не согласен, тогда думал: «Вот попасть бы к Сталину, доложить ему лично, он понял бы и помог».

Теперь я был у него. Докладывать мне не пришлось. Он спрашивал — я отвечал. О службе на Тихом океане и нашем флоте, о том, как, по моему мнению, работает наркомат. Почему-то Сталин особенно интересовался моим мнением о Галлере и Исакове. Я с уважением относился к тому и другому. Они были опытными руководителями и пользовались авторитетом у моряков. Так я ему и сказал:

— Как вы смотрите на работу в Москве? — спросил он в конце разговора.

У меня, признаться, на сей счет не было определенного взгляда.

— В центре я не работал, да и не стремился к этому, — ответил я коротко. — Ну, идите, — отпустил меня Сталин. Когда я вернулся в гостиницу, было уже около трех утра.

На следующее утро меня вызвали на экстренное заседание Главного военного совета ВМФ. Повестку дня не сообщили.

Заседание открыл П.И. Смирнов-Светловский и сразу же предоставил слово А.А. Жданову.

— Предлагаю обсудить, соответствует ли своей должности первый заместитель наркома Смирнов-Светловский, — объявил неожиданно Жданов.

Смирнов, сидевший на председательском месте, помрачнел и опустил голову. Прений не получилось. Опять слово взял А.А. Жданов:

— В Центральном Комитете есть мнение, что руководство наркоматом следует обновить. Предлагается вместо Смирнова-Светловского первым заместителем наркома назначить товарища Кузнецова.

Жданов посмотрел в мою сторону. Повернулись ко мне и другие члены Совета. Несколько голосов не очень уверенно поддержали предложение.

В тот же день мне был вручен красный пакет с постановлением о назначении на новую должность.

Смирнова-Светловского до того я почти совсем не знал. Видел лишь несколько раз, когда он в качестве инспектора приезжал на учения Черноморского флота, да раза два был у него на приеме. Я зашел к нему после заседания Совета, и он стал меня расспрашивать о причинах своего смещения. Что было ему ответить? Я и сам знал не больше, чем он. Рассказал ему о ночном разговоре со Сталиным, где его имя даже не упоминалось.

Мы условились принимать и сдавать дела на другой день. На следующее утро, как было условленно, встретились. Поработали несколько часов и решили встретиться еще раз. Я думал, что передача дел займет три дня. Утром Петр Иванович в наркомат не пришел. Я ждал его час, два, три... Так и не дождался. Мне просто вручили ключ от сейфа. Только тогда я понял смысл слов, сказанных накануне Сталиным, когда я по его приказанию позвонил по телефону. «Вы еще не приняли дела?» — спросил он. «Нет еще». «Торопитесь, а то не успеете», — сказал Сталин и повесил трубку.

Итак, я стал первым заместителем Народного комиссара Военно-Морского Флота, а самого наркома все еще не было. Говорили, будто Фриновский отдыхает на даче. Между тем в кабинете на огромном столе лежала гора бумаг, требовавших решения. Я поехал к А.А. Жданову посоветоваться, как быть.

— Решайте сами, а по наиболее крупным или сомнительным вопросам звоните мне; — сказал он. — Поможем.

Так началась моя работа в Москве. Если бы меня спросили, доволен ли я тем, что оказался в центре, было бы нелегко ответить — очень уж все вышло неожиданно!

Чтобы решить для себя, с чего лучше начать, я пригласил начальника Главного морского штаба Л.М. Галлера и попросил ознакомить меня подробно с организацией наркомата, рассказать о людях, о положении на флотах. Однако полностью втянуться в работу не удалось.

А.А. Жданов сообщил, что ему и мне предложено срочно выехать во Владивосток и Хабаровск для подготовки некоторых вопросов.

Я принялся было объяснять, что в Москве скопилась куча нерешенных дел, но он прервал меня:

— Бумаги могут подождать. Советую вам и не заикаться о них у товарища Сталина.

Поездка была намечена на 28 марта, времени оставалось в обрез. А тут позвонил нарком Иван Федорович Тевосян, настаивая на немедленной встрече. Оказалось, уже несколько недель никто не решает даже самых срочных вопросов, связанных с утверждением проектов и испытанием кораблей.

Полчаса спустя Тевосян сидел у меня. То было наше первое знакомство, и уже тогда я почувствовал, что с Иваном Федоровичем мы сработаемся. Действительно, нам, морякам, в ту пору повезло: во главе судостроительной промышленности оказался человек, обладавший государственным умом, огромной энергией и работоспособностью.

Чем дальше обсуждали мы с Тевосяном ход строительства боевых кораблей, тем отчетливее, яснее вырисовывалась передо мной программа создания большого флота, о которой в то время знали немногие. (Речь идет о программе военного судостроения на третью пятилетку — прим. ред.)

Программа создания большого флота, хотя о ней и говорилось не раз, держалась в секрете и широко не обсуждалась. Она была утверждена «волевым порядком». Сталин дал свои указания, и дело запустили. Корабли закладывали, не дожидаясь утверждения проектов. В Ленинграде и Николаеве на стапелях росли корпуса гигантов линкоров и тяжелых крейсеров. Первые крейсера типа «Свердлов» достраивались у стенок заводов. Эсминцы и подводные лодки в большом числе предъявлялись к сдаче. Одни проходили швартовые испытания, другие уже отправлялись в море для окончательной ходовой проверки. То, что я слышал о строительстве, будучи еще на Дальнем Востоке, то, о чем упоминали на заседаниях Главного военного совета ВМФ, было лишь частностями, деталями этой программы.

Однако и сейчас вникать во все подробности строительства у меня не было времени. С наркомом судостроительной промышленности Тевосяном мы решили только самые неотложные вопросы, договорились, как действовать дальше. Мне надо было собираться на Дальний Восток.

Поездка получилась интересной. Не знаю, нарочно ли сделал это А.А. Жданов, рассчитывая использовать дорогу для дел, но одновременно с нами выехали Г.М. Штерн и секретарь Приморского крайкома Н.М. Пегов. В пути мы часто собирались вместе, говорили о делах, а то и шутили, вспоминали дни, проведенные в Москве. Особенно много мне приходилось беседовать со Ждановым. Андрей Александрович живо интересовался людьми нашего флота, руководителями наркомата. Это было естественно: ведь в ЦК флотскими делами занимался он.

Столь же охотно он отвечал на все мои вопросы, подробно рассказывал о внешней политике нашего государства, причем многое я услышал от него впервые. В ту пору начинался новый этап международных отношений. Гитлер спешил со своими агрессивными планами. Еще не успев закончить войну в Испании, он 15 марта вступил на территорию Чехословакии, а 23 марта захватил Мемель на Балтийском море. Муссолини старался не отставать от Гитлера, он лихорадочно готовил нападение на Албанию, которое произошло 7 апреля 1939 года.

Словом, тучи на европейском политическом горизонте быстро сгущались.

— Неужели это может перерасти в большую войну? — спрашивали мы Жданова.

— Совместными усилиями миролюбивых стран мы должны предупредить такой роковой оборот событий, — отвечал Андрей Александрович.

К этой теме возвращались не раз. Невольно мне вспомнился наш разговор с Тевосяном. Большая судостроительная программа требовала длительного времени. Успеем.та? Этот вопрос сильно беспокоил меня, и я спросил Жданова:

— Как будет с нашей программой, если события начнут быстро принимать опасный оборот? — Программа будет выполняться, — ответил он. Не знаю, был ли он действительно убежден в этом или сказал так, чтобы не вселять сомнений в нового работника наркомата.

На Дальнем Востоке А.А. Жданов прежде всего хотел осмотреть место, на котором предполагали строить новый торговый порт. На эсминце мы направились в бухту Находка. Затем намеревались выехать в Комсомольск, но 15 апреля нам неожиданно предложили немедленно возвратиться в Москву. Пришлось вызвать людей из Комсомольска в Хабаровск, чтобы там буквально на ходу, в поезде, встретиться с ними.

Возвращались мы с Андреем Александровичем вдвоем. Времени для бесед было больше, чем по дороге во Владивосток. Говорили об Испании и наших товарищах, побывавших там в качестве волонтеров. Жданов расспрашивал о К.А. Мерецкове, Я.В. Смушкевиче, Н.Н. Воронове, Д.Г. Павлове, П.В. Рычагове, И.И. Проскурове и других. Многие из них уже вернулись и занимали ответственные посты. Он интересовался, кого из руководящих работников наркомата я знаю хорошо. Положение там было все еще неясно: Фриновского освободили, но на его место пока никого не назначили.

Прежде всего я рассказал о Льве Михайловиче Галлере, которого хорошо знал как человека с огромным опытом, пользующегося среди моряков большим авторитетом, честного и неутомимого работника.

Мне было приятно, что Жданов согласился с этой характеристикой. Это было неудивительно: всю свою жизнь Лев Михайлович посвятил флоту.

Великая Октябрьская революция застала его в должности командира эскадронного миноносца «Туркменец Ставропольский». Галлер носил тогда звание капитана второго ранга. Он был одним из немногих старых офицеров, сразу же перешедших на сторону большевиков. Эсминец, которым он командовал, участвовал в героическом ледовом походе из Гельсингфорса в Кронштадт. Нелегко было кораблю с тонкой наружной обшивкой борта пробиваться сквозь тяжелые льды.

— Когда мы пришли в Кронштадт, на эсминце можно было все «ребра» пересчитать, — рассказывал мне однажды Галлер, вспоминая давние годы. — Но все-таки корабль со шпангоутами, выпиравшими, как ребра у измученного животного, достиг цели.

Л.М. Галлер командовал линкором «Андрей Первозванный», когда в 1919 году вспыхнул мятеж на форту Красная Горка. С форта начали обстреливать Кронштадт. «Андрей Первозванный» вышел в море и первым ответил на огонь. Галлер лично командовал артиллерией линкора, активно участвовал в подавлении мятежа.

В двадцатые годы Лев Михайлович был одним из тех, кто руководил восстановлением Балтийского флота. Он стал первым командиром бригады линкоров, командовал известным переходом линейного корабля «Парижская коммуна» и крейсера «Профинтерн» из Балтийского в Черное море. Переход этот был совершен в 1930 году в тяжелых зимних условиях. В Бискайском заливе наши корабли попали в жестокий шторм. Огромная тяжелая океанская волна перекатывалась через палубу. Крен кораблей достигал тридцати восьми — сорока градусов. В те дни в Бискайском заливе погибло около шестидесяти судов, но наши корабли выдержали шторм, необычный даже для тех мест, и успешно закончили поход. До того, как Льва Михайловича перевели в Москву, он командовал Балтийским флотом.

Человек, прошедший такой путь, во многих тяжелых испытаниях доказавший свое глубокое знание морского дела, свое честное отношение к работе, не мот не вызывать к себе уважения. В наркомате на нем держалось буквально все повседневное руководство флотом.

Несколько раз Андрей Александрович принимался расспрашивать меня об И.С. Исакове, которого он должен был знать лучше меня: они ведь были знакомы еще по Балтике. Встречаться с Исаковым в то время мне доводилось нечасто. Знал я, что он, как и Галлер, сразу после Октябрьской революции встал на сторону Советской власти и тоже участвовал в знаменитом ледовом походе. Познакомился же я с Исаковым на Черном море в 1927 году. Он был тогда начальником оперативного отдела штаба флота. Потом его перевели на Балтику, сначала на должность начальника штаба флота, а позже он стал командующим. Не будучи близко знакомым с Исаковым, я был много наслышан о нем как об исключительно авторитетном адмирале.

В Москве мы с ним не смогли встретиться: в это время Иван Степанович Исаков, заместитель Наркома ВМФ по судостроению, находился в командировке в Америке.

Я сказал Андрею Александровичу, что на флотах Исаков пользуется репутацией весьма образованного моряка, командира с высокими волевыми качествами. Авторитет у него большой. Вспомнилось, что во время ночного разговора в Кремле меня тоже настойчиво расспрашивал об Исакове Сталин. Намеревались ли в Кремле назначить Исакова вместо ушедшего Фриновского, сказать трудно. Но, как и Галлера, я его ценил высоко и говорил об этом прямо. У меня создалось впечатление, что Жданов был со мной согласен.

Поговорили мы и об И.С. Юмашеве. Он вместе с нами ехал на Дальний Восток и остался там командующим флотом. До этого Юмашев командовал флотом на Черном море.

В середине марта, возвращаясь после XVIII съезда партии в Севастополь, он успел доехать только до Тулы. Здесь его нагнала телеграмма: предлагали вернуться в Москву. Его ждало новое назначение. Когда меня утвердили заместителем Наркома ВМФ, встал вопрос о командующем Тихоокеанским флотом.

— Почему вы предложили именно Юмашева? — поинтересовался Жданов.

Я сказал, что знаю Юмашева давно. Мы вместе служили на Черном море. Последний год я даже плавал под его началом: я командовал крейсером, а он — бригадой крейсеров.

— На Тихом океане командующему предоставлена большая самостоятельность. Там нужен человек с опытом. У Юмашева такой опыт есть, а все остальные командующие — еще новички, — пояснил я свою мысль.

Членом Военного совета был тогда же назначен С.Е. Захаров, который до этого работал в ЦК ВЛКСМ и непосредственного отношения к флоту не имел. Я его совсем не знал, но из разговоров со Ждановым мог сделать вывод, что на кандидатуре Захарова остановился лично Сталин.

Говорили мы и о Г.И. Левченко и В.Ф. Трибуце. Последнего хорошо знали оба. Жданов — как начальника штаба Балтийского флота, я же с Трибуцем сидел на одной скамье в училище и академии. Когда Левченко перевели на работу в Москву, Трибуцу предстояло занять его место, то есть стать командующим Балтийским флотом. О многих руководителях флота говорили мы тогда.

— Вот уж никогда не думал, что врагом народа окажется Викторов, — сказал Андрей Александрович.

В его голосе я не слышал сомнения, только удивление. Викторова — бывшего комфлота на Балтике и Тихом океане, а затем начальника Морских Сил — я знал мало. Всплывали в разговоре и другие фамилии — В.М. Орлова, И.К. Кожанова, Э.С. Панцержанского, Р.А. Муклевича... О них говорили как о людях, безвозвратно ушедших. Причины не обсуждались. Теперь уже абсолютно ясно, что все эти люди стали жертвой клеветнических, надуманных обвинений. Каждого из них мы поминаем с благодарностью, добрым словом. Они заслуживают того, чтобы об их жизни было рассказано особо. Много сил положили эти люди на строительство нашего флота. Им не суждено было проявить свой флотоводческий талант в боях Великой Отечественной войны, но те, кто возглавлял флоты, кто командовал кораблями в военную пору и добивался побед над врагом, были их воспитанниками, их учениками.

Я еще не представлял себе ясно обстановку на всех флотах, но понимал, что самым острым стал вопрос об освоении новых кораблей, новой техники. С вводом в строй только что полученных подводных лодок, эсминцев и других боевых единиц участились аварии. В этом немалую роль играли частые перемещения командных кадров после прошедших репрессий. Надо было непременно побывать на всех наших морях.

— А вы, Андрей Александрович, не думаете принять участие в учениях и походах кораблей? — спросил я.

Флотские дела во многом зависели от Жданова, и мне хотелось, чтобы он знал их по возможности лучше.

— С большим удовольствием, — живо отозвался он. — Охотно поеду. Вот только вырваться бывает не всегда легко.

Месяца три спустя я напомнил ему этот разговор. Предстоял большой поход наших кораблей в южную часть Балтийского моря. Жданов поехал со мной на Балтику и участвовал в походе. Но не будем забегать вперед...

О себе Жданов говорил мало, хотя был интересным рассказчиком. Во время выступлений на собраниях и митингах он обычно зажигался, речи его отличались страстностью, горячностью, большим темпераментом.

Когда мы проехали Каму и Пермь, Жданов заметил, что воевал в тех краях, потом несколько лет работал секретарем крайкома в Горьком.

— Вообще я больше речник, чем моряк, но корабли люблю, — признался как-то Андрей Александрович.

Вернувшись в Москву, прямо с вокзала я отправился в наркомат. Нужно было включаться в повседневные дела. А 27 апреля меня вызвали в Кремль. Разговор шел о результатах поездки на Дальний Восток. Присутствовали все члены Политбюро. Жданов рассказывал о своих впечатлениях от Находки. — Это действительно находка для нас. Тут же было принято решение о создании там нового торгового порта.

Жданов рассказал о делах Приморского края, о Тихоокеанском флоте. Когда я уже собирайся уходить, Сталин обратился к присутствующим: — Так что, может быть, решим морской вопрос? Все согласились с ним.

Хотелось спросить, что это за маской вопрос, но показалось неудобным.

Из Кремля заехал домой. Когда вернулся на службу, на столе обнаружил красный пакет с Указом Президиума Верховного Совета СССР о моем назначении Народным комиссаром Военно-Морского Флота СССР.

Со смешанным чувством радости и тревоги читал я этот документ. Быстрый подъем опасен не только для водолазов. Столь быстрое повышение по служебной лестнице тоже таит в себе немало опасностей. Я это хорошо понимал еще в молодые годы, потому и просил после академии назначить меня на корабль старпомом, чтобы двигаться по службе последовательно. Мечтал, конечно, командовать кораблем. О большем не думал. Но за последние годы мое продвижение стало уж очень стремительным. Его можно было объяснить в то время лишь бурной волной вынужденных перемещений...

Однако время не ждало, следовало приступать к выполнению своих обязанностей и не рассчитывать на скидки. А что новые мои обязанности были нелегки, я понимал хорошо.

В тот вечер долго сидел в своем новом кабинете, все думал: с чего начинать? что главное? Позвонил Лев Михайлович Галлер: — Разрешите на доклад.

Он пробыл у меня часа два. Мне хотелось посоветоваться с этим опытным, умным человеком.

— Надо использовать «медовые» месяцы... — Галлер погладил свои рыжеватые усы, потом посмотрел на меня и добавил уже совсем неофициально: — В первое время ваши предложения будут рассматривать быстро. И быстро будут принимать по ним решения. Потом станет труднее...

Я учел его совет, хотя и не сразу оценил, насколько он был справедлив. Прошло некоторое время, и доступ к Сталину стал весьма затруднителен, а без него решать важнейшие флотские вопросы никто не брался.

Но в «медовые» месяцы я частенько бывал «наверху», и мне без особых затруднений и задержек удавалось разрешать неотложные дела: И.В. Сталин уделял немало внимания судостроительной программе и очень интересовался флотом.

Чуть не каждую неделю проходили тогда совещания по кооперированным поставкам для судостроения. От нас, моряков, и И.Ф. Тевосяна — наркома судостроительной промышленности требовали срочно представить на утверждение правительства проекты кораблей, которые уже строились, планы создания военно-морских баз, судоремонтных заводов, доков, складов — всего, что необходимо большому флоту.

Между тем события на международной арене развивались с необычайной быстротой. Мир пережил Мюнхен. Гитлер захватил Чехословакию, Австрию, Венгрию. Под прямой угрозой были Польша, Румыния и другие страны.

Вспоминая сейчас тот период, я вижу, как мало тогда занимались решением конкретных вопросов боевой готовности на случай нападения Германии на Советский Союз. Такое нападение, как теперь доподлинно известно, могло произойти уже летом или осенью 1939 года, сразу после легкой победы, одержанной Гитлером в Польше.

На флотах личный состав неутомимо осваивал новые корабли, самолеты, береговые батареи. Командование стремилось максимально сократить зимний перерыв в учебе, старалось, чтобы корабли меньше стояли в базах и чаще выходили в море или находились на отдаленных открытых рейдах.

Мы все работали с большим напряжением. Дел было много, энергии хватало. Уже в мае я выехал на Черное море — в Севастополь и на Евпаторийский рейд, где стоял флот. Затем совершил поездку по базам.

Работники наркомата, ездившие со мной, тихонько роптали, что совсем лишены отдыха.

— Закончим дела в Николаеве, тогда можно будет и покупаться, — обещал я.

Утром последнего дня выехали из Николаева в Одессу, чтобы сесть там на вечерний поезд. По пути возникли еще какие-то вопросы, и нам пришлось задержаться сперва в Очакове, потом в Кабарге. В Одессу попали, когда до отхода поезда оставалось совсем мало времени. — Вот и покупались! — заметил кто-то. — Говорят, вода еще холодная, — отшутился я. В июне» удалось побывать на Севере — в Архангельске и Полярном. В конце июля вместе с А.А. Ждановым выбрались на Балтику, где проходило большое учение.

Два дня мы пробыли в Ленинграде. А.А. Жданов показывал места нового жилищного строительства на Охте и Международном проспекте.

— Обсуждали возможность строительства города по берегам Финского залива. Места там хорошие, но слишком близко от границы, — сказал Жданов.

Эти действительно хорошие места стали осваиваться после окончания войны, когда границы отодвинулись от Ленинграда. Теперь город на широком пространстве выходит к морю.

Поездка по Ленинграду оказалась не только интересной, но и полезной. В Ленинграде находилось много флотских учреждений. В связи со строительством большого флота они расширялись, была большая нужда в помещениях. Особенно не хватало «жилплощади» училищам. Между тем в Адмиралтействе, где обосновывалось Военно-морское инженерное училище имени Ф.Э. Дзержинского, часть помещения занимал Военно-морской музей. В Училище имени М.В. Фрунзе был свой музей, занимавший десять залов. Возникла мысль создать единый Морской музей, переведя туда все экспозиции и другие флотские реликвии, которые за недостатком места были свалены в подвалах.

«Надо добиваться нового помещения для музея», — решил я. Но какого? Вспомнилась Фондовая биржа. Я там бывал не раз. Курсантами мы организовывали в залах биржи балы, сборы от которых шли на обустройство будущих командиров. Завел разговор со Ждановым.

— Ленинград — морской город, — сказал я, — будет правильно, если здание, находящееся на таком видном месте, как стрелка Васильевского острова, станет сокровищницей флотской истории. Оно словно для того и построено здесь, возле Ростральных колонн времен Петра Первого, напротив Адмиралтейства.

Жданов согласился. Как только мы вернулись в Москву, было оформлено правительственное решение о передаче флоту здания Фондовой биржи.

Едва музей обосновался на новом месте, я поехал его посмотреть. Там было просторно, не то что в прежнем помещении. Вестибюль казался даже пустоватым. Стали обсуждать, что бы поставить? Вспомнили о фигуре Петра Первого, которая в годы моего учения стояла в зале Революции. Потом она куда-то исчезла. Говорили, что ее убрали в бытность начальником училища Буриченкова. Ему бронзовый Петр, возвышавшийся в свой подлинный рост — 2 метра 4 сантиметра, — почему-то не понравился. Также ему пришлись не по нраву фигуры зверек, украшавшие стены Звериного коридора, и модель парусника, стоявшая в зале. Все было изъято по его строгому приказанию. Фигура Петра Первого подошла бы для Морского музея. Но куда она девалась?

— Ищите в подвалах ленинградских музеев, — сказал я, — она где-нибудь там.

Действительно, бронзовый Петр оказался в подвале Русского музея. Его привезли на Фондовую биржу, где он стоит до сих пор.

Из Ленинграда мы выехали в Кронштадт. Андрей Александрович вспомнил свое обещание участвовать в походе. Едва поднялись на борт линкора, как эскадра снялась с якоря. Корабли по узкому фарватеру вытянулись на морские просторы. Впрочем, о просторе можно было говорить тогда очень условно: залив у Кронштадта совсем не широк, и оба берега хорошо видны с борта корабля. Не успели мы пройти несколько десятков миль, как оказались среди чужих островов. Эскадра шла мимо Сескара, Лавенсари, Гогланда под недружелюбными взглядами направленных на нас дальномеров. На скалах Гогланда можно было невооруженным глазом разглядеть фигуры людей. Они, конечно, прекрасно видели все, что делалось на кораблях.

На следующий день мы проходили траверз Таллина и Хельсинки. С этими местами связано множество событий из истории русского флота. Среди нас были давнишние балтийцы — Л.М. Галлер и командующий эскадрой Н.Н. Несвицкий. Они показали нам места, где в первую мировую войну были поставлены минные заграждения, тянувшиеся от острова Нарген в Эстонии до полуострова Порккала-Удд в Финляндии. То была основная оборонительная позиция на морском пути к Петрограду.

Вскоре открылся маяк Оденсхольм. Вблизи него в 1914 году нашел свою могилу немецкий крейсер «Магдебург». Подробности этого эпизода таковы: немецкие крейсера «Аугсбург» и «Магдебург» пытались напасть на наш дозор в устье Финского залива. По операция эта провалилась. 26 августа 1914 года крейсер «Магдебург» выскочил на камни около маяка Оденсхольм. Немцы отошли, потеряв пятьдесят два человека. Корпус «Магдебурга» потом долго торчал из воды. Наши водолазы, обследуя подорванный немцами корабль, обнаружили около борта труп немецкого сигнальщика, а вместе с ним и шифр. Видимо спасая шифр, сигнальщик бросился за борт и утонул. Шифр сослужил хорошую службу и русскому флоту, и союзникам России.

Многое вспоминали бывалые моряки. Но больше всего мы говорили о проблеме, особенно острой в то время. Международная обстановка накалилась, а Балтийскому флоту, самому крупному, выйти было некуда. Даже его стоянка на Кронштадтском рейде просматривалась с Финского берега. Что делать в случае войны?

Обогнув шведский остров Готланд, эскадра, прежде чем лечь на обратный курс, повернула на юг. Одно учение следовало за другим. Приятно было стоять на мостике н наблюдать, как слаженно выполняли все маневры идущие в четком строю корабли. Но просторы Балтики невелики. Через сутки мы уже возвращались на Кронштадтский рейд. Еще издали увидели купол Морского собора, некогда построенного на матросские пятаки. В старое время он был свидетелем жестокой муштры новобранцев на Якорной площади.

Увиденный еще с моря купол вызвал приятное чувство возвращения в родную базу. «И дым отечества нам сладок и приятен...»

В Доме флота состоялся разбор похода. Кстати, тогда и появился лозунг борьбы «за первый залп», о котором я уже писал. Он еще не приобрел значения готовности флотов в целом, но служил важной ступенькой к этому. На митинге в Петровском парке выступил А.А. Жданов. Он говорил о необходимости держать порох сухим, хотя никто еще не догадывался, что скоро фашистская Германия нападет на Польшу.

## 4.2 В ЕВРОПЕ — ВОЙНА

Становилось уже очевидным, что опасность войны в Европе нарастает и что фашистская Германия — наш наиболее вероятный противник. Мне кажется, не случайно именно в это время вышли на экраны сразу получившие большое признание фильмы: «Александр Невский» — о героической борьбе русских людей против тевтонских рыцарей и «Профессор Мамлок» — о зверином существе гитлеровского фашизма.

Поощряемый нерешительностью и двуличной политикой западных держав, Гитлер захватил Чехословакию, Австрию и готовится к новым захватам чужих территорий. Его аппетиты росли. Остановить Гитлера можно было только согласованными и энергичными совместными действиями. В этой обстановке Советское правительство, как известно предложило Англии и Франции заключить тройственный пакт. Переговоры начались еще в апреле 1939 года. Велись они в Москве, Лондоне и Париже. Их перенесли в Женеву, когда дипломаты собирались там на заседания Совета Лиги Наций.

В середине 1939 года наступил критический момент гитлеровцы стали открыто угрожать Польше, а условия пакта о взаимопомощи между тремя державами еще не были выработаны. Чтобы ускорить дело, Советское правительство предложило немедленно приступить к заключению военной конвенции, которая подкрепила бы пакт и придала ему реальную силу.

Англия я Франция приняли советское предложение весьма холодно, но в конце концов согласились послать для переговоров в Москву свои военные миссии.

На этих переговорах я хочу остановиться. Мне пришлось самому в них участвовать, много о них рассказывал мне наш посол в Англии Иван Михайлович Майский.

Решение о переговорах военных миссий было принято 23 июля 1939 года. Через два дня Майского пригласил к себе министр иностранных дел лорд Галифакс и сообщил ему об этом. Но Майский уже знал о решении из телеграммы Наркомата иностранных дел. Он выразил удовлетворение и спросил, как скоро могут начаться переговоры.

Галифакс, вспоминает Майский, задумчиво посмотрел на потолок и ответил, что начать переговоры можно будет, пожалуй, дней через семь-десять.

Такой ответ не предвещал ничего доброго. Обстановка в Европе достигла такого накала, что нельзя было терять буквально ни минуты. Майский хотел выяснить хотя бы то, каким будет состав английской миссии, но Галифакс не смог сказать по этому поводу ничего определенного.

Прошла еще неделя, прежде чем Чемберлен объявил в парламенте, что кабинет возложил руководство английской миссией на сэра Реджинальда Дрэкса. Более неподходящей кандидатуры трудно было придумать: Дрэкс числился в свите короля, он был старым отставным адмиралом, давно потерявшим всякую связь с действующими вооруженными силами Великобритании. Другие члены делегации — маршал авиации Бернетт и генерал-майор Хейвуд — тоже не принадлежали к влиятельным лицам английской армии. Если бы правительство Чемберлена всерьез стремилось к заключению военной конвенции, оно, конечно, никогда бы не остановилось на этих кандидатурах.

Французское правительство шло по стопам английских коллег. Главой миссии назначили глубокого старца, корпусного генерала Думенка, ее членами — авиационного генерала Валена и капитана Вильома как представителя флота.

На завтраке, который был устроен в советском посольстве, между И.М. Майским и адмиралом Дрэксом произошел знаменательный разговор.

Майский: Скажите, адмирал, когда вы отправляетесь в Москву?

Дрэкс: Это окончательно еще не решено, но в ближайшие дни.

Майский: Вы, конечно, летите? Ведь время не терпит: атмосфера в Европе накаленная!

Дрэкс: О нет! В обеих делегациях вместе с обслуживающим персоналом — около сорока человек, много багажа. На самолете лететь неудобно...

Майский все же старался поторопить адмирала, предложив миссии отправиться на одном из быстроходных крейсеров. Это было бы и солидно, и внушительно.

— На крейсере тоже неудобно. Пришлось бы выселить два десятка офицеров из их кают. Зачем причинять людям беспокойство? — снова возразил адмирал Дрэкс. Фактически миссия отправилась в Советский Союз только 5 августа 1939 года. Для них нашли «удобный» транспорт — товарно-пассажирский пароход «Сити оф Эксетер», делавший всего тринадцать узлов. Только 10 августа он пришел в Ленинград.

Этот фарс английское и французское правительства разыграли за три недели до начала второй мировой войны. Впрочем, то было лишь первое его действие. Политика бесконечных оттяжек продолжалась все время, пока велись переговоры.

«Сити оф Эксетер» ошвартовался у причала Морского вокзала на Васильевском острове. Английскую и французскую делегации встретили высшие представители армии и флота в Ленинграде. Гостям дали возможность осмотреть все, что они пожелали. Английский посол Сиидс доносил потом, что советские власти «явно хотели предоставить гостям все и всяческие возможности».

11 августа гости прибыли в Москву. В тот же день в особняке Наркомата иностранных дел на Спиридоньевке был дан обед, на котором и произошло наше первое личное знакомство. Без особых церемоний главы и члены делегаций сели за круглый стол. Тут же были послы Англии и Франции, представители Наркоминдела.

В центре внимания оказался адмирал Дрэкс. Высокий сухощавый седой англичанин держался чопорно и высокомерно. Подчеркнуто соблюдал все тонкости этикета, разговаривал важно и медленно, предпочитая самые далекие от столь важного дела темы. Мы слушали его пространные рассуждения о последней регате морских яхт в Портсмуте. Казалось, Дрэкс прибыл на отдых, а вовсе не для решения значительных и спешных вопросов.

Принимал гостей Нарком обороны К.Е. Ворошилов. Членами советской делегации были: начальник Генерального штаба Б.М. Шапошников, начальник Военно-воздушных сил А.Д. Локтионов, заместитель начальника Генштаба И.В. Смородинов и я. Гости заметили, как искренне и сердечно мы их встретили в Москве, какое проявляли желание прийти наконец к соглашению. Даже высокомерный Дрэкс доносил своему министру Чатфильду, что «компетентные наблюдатели находятся под сильным впечатлением этого приема». Казалось, наконец-то можно было приступить к плодотворным переговорам.

Встретившись на следующий день, мы предъявили свои полномочия «вести переговоры с английской и французской военными миссиями и подписать военную конвенцию по вопросам организации военной обороны Англии, Франции и СССР против агрессии в Европе». Но тут обнаружилось, что наши коллеги нужных документов с собой не захватили, французский генерал Думенк предъявил бумагу не очень определенного содержания. В ней было сказано, что генерал уполномочен «договориться с главным командованием Советских Вооруженных Сил по всем вопросам, относящимся к вступлению в сотрудничество между вооруженными силами обеих сторон».

Адмирал Дрэкс не мог предъявить вообще никаких документов. Он не имел и письменных полномочий. Подобное, мягко выражаясь, легкомыслие даже ребенок не мог расценить как рассеянность или забывчивость придворного адмирала и английских дипломатов.

Неудачно сыграв свою роль, Дрэкс ничуть не смутился. Он заявил: мол, если бы перенести переговоры в Лондон, он надлежащие полномочия мог бы быстро представить.

Кто-то заметил под общий смех, что куда проще доставить документы в Москву, чем везти делегации в Лондон.

Возник вопрос: можно ли вообще начинать переговоры? После того как адмирал обещал срочно запросить у своего правительства нужные полномочия, решили продолжать работу. Время не ждало, надо было выяснить, каковы намерения у наших коллег.

Обменялись сведениями о размерах вооруженных сил. Первыми докладывали французы. По данным, которые сообщил генерал Думенк, выходило: Франция может выставить 110 дивизий, 4 тысячи танков, 3 тысячи пушек крупного калибра (от 150 миллиметров и выше) и около двух тысяч самолетов первой линии.

Англичане не пожелали раскрыть, какими силами они располагают. Сообщили лишь, что смогут перебросить на континент. Получалось, что в случае войны они в состоянии послать только шесть дивизий, спешно сформировать девять, а позднее привести в готовность к отправке еще шестнадцать дивизий. Когда это будет «позднее», конкретно они не указывали. Вопрос о них остался без ответа. Английская авиация, по словам маршала Бернетта, состояла из трех тысяч различных самолетов.

Адмирал Дрэкс произнес тираду об английском флоте, состав которого, как он заявил, известен всему миру и который, конечно, сильнее немецкого.

Начальник Генерального штаба Красной Армии Маршал Советского Союза Б.М. Шапошников сообщил, какими силами на случай агрессии в Европе располагает Советский Союз: 120 пехотных и 16 кавалерийских дивизий, 9–10 тысяч танков, более 5 тысяч орудий только крупного калибра, 5,5 тысячи самолетов.

Было известно, что Германия сильна прежде всего на суше, агрессивные действия с ее стороны ожидались на континенте. Следовательно, главные силы против агрессора выставлял Советский Союз. За ним шла Франция. Англия с шестью дивизиями, готовыми к немедленному действию, выглядела, мягко говоря, крайне слабо.

Помнится, Шапошников спросил меня, сколько времени понадобится для переброски шести английских дивизий на континент. При этом он добавил, что не особенно верит, будто остальные английские дивизии могут подготовиться за ближайшие два-три месяца. Я ответил, что, если эти дивизии действительно имеются, английский флот в состоянии перебросить их во Францию по морю и воздухом за несколько дней.

Несмотря на слабость английской армии, общие силы тройственной коалиции, если б она была создана, значительно превзошли бы немецкие вооруженные силы. По английские и французские правящие круги думали не о том, как остановить Гитлера, — они по-прежнему лелеяли надежду повернуть его в нашу сторону. Разум отступил перед желанием половить рыбку в мутной воде Расчет делался на то, чтобы советские дивизии, которые мы готовы выставить против общего врага, столкнулись с фашистскими полчищами один на один.

Уже на совещании 14 августа встал вопрос о том, как Англия и Франция представляют себе использование огромной армии союзников в случае нападения Германии на Польшу. Именно Польша была первым и наиболее вероятным объектом гитлеровской агрессии. Следовало подумать также о возможном нападении Германии на Румынию и Прибалтийские страны.

Вот тут-то и началась сказка про белого бычка. Наши партнеры всячески оттягивали переговоры, не принимали конкретных решений. Советская сторона задала законный вопрос: разрешат ли Польша и Румыния ввести на их территорию советские войска? Ведь СССР не имел общей границы с Германией. Польское правительство, пресловутое «правительство полковников», заявило, что не допустит перехода советских войск через свои земли. Англия и Франция не пожелали образумить своего союзника.

Какова же создалась реальная основа для заключения конвенции, коль советские войска не получили права защищать новые жертвы гитлеровской агрессии, коль им не разрешали быть там, где следовало бы их защищать? Переговоры зашли в тупик. Английская делегация прибегала ко всяким уловкам, но основной, кардинальный вопрос оставался неразрешенным. Между тем именно при решении этого вопроса наши партнеры не могли скрыть своих истинных намерений.

Глава советской миссии имел обыкновение после вечерних совещаний сразу докладывать обо всем И.В. Сталину. Раза два-три на этих докладах присутствовали маршал Шапошников и я. Сталин выслушивал сообщения о результатах первых заседаний, рекомендовал продолжать выяснять действительную позицию Англии и Франции. Помнится, он особенно интересовался настроением наших коллег и тем, насколько искренни их желания заключить тройственный союз. Его интересовала фигура адмирала Дрэкса, его поведение на переговорах.

К сожалению, чем дальше в лес… — тем меньше оставалось шансов на успех.

19–20 августа 1939 года переговоры достигли своей кульминации.

Напряженность международной обстановки усиливалась с каждым днем, времени терять было нельзя. Нам обещали дать окончательный ответ о пропуске войск

— и все еще не давали. 21 августа состоялось два заседания. Утром советская делегация вновь спросила об ответе, который был ей обещан, и вновь не получила его. После перерыва глава советской делегации сделал письменное заявление, в котором ясно указывалось, кто виновен в срыве переговоров.

«Подобно тому, — говорилось в этом заявлении, — как английские и американские войска в прошлой мировой войне не могли бы принять участия в военном сотрудничестве с вооруженными силами Франции, если бы не имели возможности оперировать на территории Франции, так и Советские Вооруженные Силы не могут принять участия в военном сотрудничестве с вооруженными силами Англии и Франции, если они не будут пропущены на территорию Польши и Румынии. Это военная аксиома».

«Ввиду изложенного, — подчеркивалось далее в заявлении, — ответственность за затяжку военных переговоров, как и за перерыв (Формально в тот момент речь шла не о прекращении, а лить о перерыве переговоров — прим. ред.) этих переговоров, естественно, падает на французскую и английскую стороны»,

Так закончились зашедшие в тупик военные переговоры между военными миссиями Советского Союза, Англии и Франции.

Теперь, три десятилетия спустя, особенно отчетливо видно, как дорого обошлась Европе позиция, занятая тогда Англией и Францией. От результатов переговоров зависело очень многое: делалась последняя ставка образумить агрессора.

Из создавшегося положения требовался выход, нужен был немедленный поворот в нашей внешней политике. От этого зависела безопасность Родины.

Советский Союз не вел никакой двойной игры, как это утверждают некоторые фальсификаторы истории. С Германией в течение весны и лета 1939 года шли нормальные дипломатические переговоры, главным образом о торговых делах. Всем попыткам германского правительства сорвать наше соглашение с Англией и Францией Советское правительство давало твердый отпор. Однако, когда в середине августа окончательно выяснилось, что правительства Англии и Франции сорвали заключение тройственного пакта взаимопомощи, Советскому правительству пришлось искать другой выход.

20 августа 1939 года Гитлер обратился к И.В. Сталину и настойчиво просил принять Риббентропа для подписания пакта о ненападении между Германией и СССР. Ответ был дан 21 августа, когда военные переговоры с Англией и Францией фактически потерпели крах, причем не по нашей вине. 23 августа в Москву прибыл Риббентроп, и в тот же день был подписан пакт о ненападении.

Я не был посвящен в подробности происходящих в те дни переговоров с Германией и поэтому не ожидал — да и едва ли кто-либо ожидал — такого быстрого соглашения. Но, учитывая сложную обстановку того времени, иного выхода мы не имели.

Дальнейшее промедление становилось опасным. Это означало бы лить воду на мельницу тех, кто мечтал толкнуть Гитлера на Восток. Решение было принято лишь после того, как наше правительство окончательно убедилось в невозможности договориться с Англией и Францией.

И еще одно обстоятельство вынуждало наше правительство принять в целях безопасности страны такое решение: в августе 1939 года Япония развязала конфликт на Халхин-Голе. В те дни не было ясно, как далеко зайдет эта борьба. Перспектива вести войну на Западе и на Востоке — в Европе и в Азии — не могла не торопить наше руководство уладить дело на самом решающем, западном, направлении.

К.Е. Ворошилов в своем интервью представителям западной прессы 27 августа объяснил, что «не потому прервались военные переговоры с Англией и Францией, что СССР заключил пакт о ненападении с Германией, а, наоборот, СССР заключил пакт о ненападении с Германией в силу того обстоятельства, что военные переговоры с Францией и Англией зашли в тупик в силу непреодолимых разногласий».

В момент переговоров военных миссий наше положение действительно было очень сложное. Мы имели против нас враждебную Германию; Япония на Дальнем Востоке уже издавна конфликтовала на советских границах; надежды на соглашение с Англией и Францией при всем нашем старании не увенчались успехом. Польша занимала явно враждебную позицию. Что стоит заявление тогдашнего главы польского правительства Рыдз-Смиглы французскому капитану Боффру, посланному в Варшаву генералом Думенком в дни переговоров, когда они висели на волоске: «Немцы, может быть, отнимут у нас свободу, русские же вынут из нас душу». Последующие события показали всю слепоту этого горе-правителя. Гитлеровцы раздавили Польшу и ввергли ее народ в пучину страданий. Освобождение его пришло с Востока.

В результате договора с Германией мы получили почти двухлетнюю отсрочку столкновения с фашистским агрессором.

Конечно, не легко было нашему государству пойти па соглашение со своим злейшим врагом. Но интересы страны требовали найти выход из создавшегося положения, а выбора не было, и поэтому после телеграммы Гитлера с просьбой принять Риббентропа Сталин дал согласие.

После подписания договора состоялся прием в Екатерининском зале Кремля.

Я на приеме не присутствовал, мне рассказал о нем В.П. Пронин, возглавлявший в то время исполком Моссовета. Риббентроп, войдя в зал, приветствовал присутствующих обычным фашистским жестом — выбросив вперед вытянутую руку с восклицанием «Хайль Гитлер!». Сталин улыбнулся и ответил насмешливо церемонным поклоном. За обедом Сталин явно не хотел оказаться возле гитлеровского посланца и попросил В.П. Пронина сесть рядом с ним.

Прием проходил натянуто, в холодно вежливом топе. Когда Риббентроп покинул помещение и остались только свои люди, Сталин сказал: «Кажется, нам удалось провести их».

31 августа, через неделю после подписания договора с Германией, состоялась очередная сессия Верховного Совета СССР. В.М. Молотов, мотивируя этот важный шаг Советского правительства, сказал:

— Если даже не удастся избежать военных столкновений в Европе, масштаб этих военных действий теперь будет ограничен. — И добавил: — Мы ориентируемся только на себя и заботимся прежде всего о безопасности своей Родины.

Выступивший вслед за ним А.С. Щербаков подчеркнул:

— Две страны заключили договор о добрососедских отношениях, к которым они стремятся, и никто не может упрекать нас за это.

В конце своей речи он предложил прений не открывать. Мы, депутаты Верховного Совета, единодушно проголосовали за ратификацию договора.

И сейчас я убежден, что заключение договора с Германией в сложившейся тогда обстановке было совершенно правильным шагом нашего правительства, стремившегося обеспечить безопасность страны. Приходится, однако, сожалеть, что полученная нами почти двухлетняя отсрочка с началом войны не была использована полностью для укрепления обороноспособности. Многое было сделано, но далеко не все. Излишняя вера Сталина в силу договора с фашистской Германией дала немцам преимущество внезапности и привела к тяжелому для нас началу Великой Отечественной войны.

1 сентября 1939 года фашистская Германия вторглась в Польшу. Представлял ли себе Гитлер, к каким последствиям приведет этот новый агрессивный шаг? Возможно, безнаказанность всех его предыдущих захватнических действий вселила в него надежду, что и на сей раз ему сойдет с рук: Чемберлен вновь обманет союзников, в Англия не выполнит своих обязательств перед ними.

Захватывая Польшу, Гитлер стремился обеспечить себе «хинтерланд» — тылы для большой войны. Как азартный игрок, которому долго везло, он вновь сыграл ва-банк. Но чаша уже переполнилась. Общественное мнение было слишком возбуждено беззастенчивыми действиями фашистских молодчиков. Даже правительство Чемберлена не сочло возможным уклоняться дальше от выполнения международных обязательств. Прошло лишь одиннадцать месяцев после того, как Чемберлен вернулся из Мюнхена, где он подписал позорный пакт. Тогда он предсказывал наступление «пятидесятилетней мирной эры». Но народы уже знали истинную цену этим предсказаниям. Война началась.

В первые два дня посла нападения Гитлера на Польшу еще можно было думать, что это локальный конфликт. Но темп наступления немецких войск нарастал, фашистская авиация наносила мощные удары по польским городам, флот вел боевые операции в районе Данцига. Пламя пожара разгоралось и быстро двигалось в сторону наших границ.

3 сентября Англия и Франция официально объявили войну Германии. Стало ясно, что речь шла не о местном столкновении. Большая война в Западной Европе стала фактом.

Думаю, не только я, но и большинство наших военных товарищей с тревогой восприняли в ту пору вести о стремительном продвижении немцев по территории Польши. Конечно, Советский Союз заключил с Германией договор о ненападении, но разве одна эта бумага могла гарантировать, что опьяненный легкими победами Гитлер не предпримет новых авантюр и остановится, дойдя до наших границ? Разве мы не знали, с какой легкостью фашисты рвали на мелкие клочки другие договоры?

Теперь стало известно, что эта тревога имела серьезные основания. В Германии раздавались голоса, призывавшие сразу же перенести войну на советскую землю. Этого не случилось, и не к чему гадать, как развернулись бы события, если бы Гитлер внял подобным призывам. Но коль скоро опасность существовала, надо было принимать энергичные меры, чтобы встретить ее во всеоружии.

Едва узнав о нападении немцев на Польшу, я стал ждать указаний о повышении боевой готовности флота, о конкретных мерах, которые следует предпринять, на случай чрезвычайных обстоятельств. Таких указаний но последовало.

Флоты жили своей обычной жизнью. Начальник Главного морского штаба Галлер дважды в сутки, утром и вечером, докладывал мне о положении на морских театрах. Речь шла о ходе боевой подготовки, передвижении кораблей и о всякого рода происшествиях.

Когда с докладами ко мне приходили заместители Л.М. Галлер, И.С. Исаков и И.В. Рогов, от служебных разговоров мы невольно переходили к обсуждению международной обстановки. Как будут развиваться события дальше? Выполнит ли Англия свои обязательства перед Польшей? Какую позицию займет Франция, которую две линии обороны — Мажино и Зигфрида — разделяли с Германией? Мы не раз раскладывали морские и сухопутные карты на столе и делали всевозможные предположения. Стрелки, означавшие движение немецких частей, все глубже врезались в тело Польши. Авиация прокладывала им путь безжалостными налетами на мирные города. (Только много лет спустя стало известно о многочисленных актах саботажа, диверсий и убийств, которые совершали банды Абвера — «двуликого» адмирала Канариса.) Нам хотелось также узнать, что происходило в водах Балтики. Морской театр невелик, и надо было внимательно следить за передвижением немецкого флота. К тому же судьба Польши нам была небезразлична. Пресловутое «правительство полковников» не проявляло лояльности к Советскому Союзу, и все-таки выход к нашим границам фашистской армии Гитлера являлся из двух зол худшим. К тому же не могли мы и оставаться равнодушными к судьбе жителей Западной Украины и Западной Белоруссии.

На следующий день, после того как Англия и Франция объявили Германии войну, я поехал к начальнику Генерального штаба Б.М. Шапошникову. Как всегда, он был приветлив и вежлив. Осторожно прикрыв какие-то бумаги, лежавшие у него на столе, Шапошников пригласил меня сесть и приготовился слушать.

— Скажите, Борис Михайлович, Генеральный штаб имеет какие-либо указания в связи с новой обстановкой в Польше и вообще в Европе? — сразу же начал я.

— Разве вы собираетесь с кем-нибудь воевать, голубчик? — отшутился Шапошников.

Затем, погасив улыбку, Борис Михайлович конфиденциально сообщил, что наши войска на Западе находятся в повышенной боевой готовности. Развивать эту тему дальше не стал.

— Относительно флотов у меня указаний нет, — добавил он.

Этот разговор явился для меня первым сигналом: морякам тоже следовало проявлять больше активности, иначе можно опоздать.

Вечером ко мне пришел Лев Михайлович Галлер, захватив с собой карты Балтийского моря и Польши, сделал доклад, осторожно осведомился о новостях. Но что я мог ему сказать? Ведь Шапошников ничего нового не сообщил мне.

Мы пристально следили за ходом военных событий. На западе Германии ни Англия, ни Франция активных действий не вели. Война там носила какой-то непонятный характер. Не случайно она потом получила название «странной войны». Теперь мы знаем причины этой «странности». Обе стороны лелеяли надежду закончить конфликт соглашением за счет Советского Союза, то есть повернуть войну на Восток.

Польша к середине сентября была фактически оккупирована. Что следовало ждать, за этим? Подобный вопрос волновал, конечно, всех, а нас, военных, особенно.

16 сентября мне позвонил ответственный работник НКВД И.И. Масленников, ведавший пограничными войсками:

— Прошу срочно принять меня, есть важное дело. Полчаса спустя Масленников сидел в моем кабинете. Он сообщил, что пограничники получили приказ продвигаться на запад Белоруссии и Украины. В связи с этим его интересовали действия Днепровской военной флотилии в пограничном районе.

Что я мог сказать? Не хотелось признаваться, что я даже не осведомлен о выступлении наших частей. Обещал разобраться и немедленно поставить пограничников в известность.

Едва закрылась дверь за Масленниковым, я позвонил Председателю Совнаркома В.М. Молотову и попросил о приеме.

— Ну что ж, приезжайте, — ответил он. Я спросил Молотова, почему наш наркомат даже не поставили в известность, что Днепровская военная флотилия должна участвовать в операции.

Ясного ответа не получил. Я понимал, что оперативными вопросами он не занимался. Поэтому хотелось поговорить о создавшемся положении со Сталиным, но попасть в те крайне напряженные дни к нему не удалось. Несколько позднее я пожаловался ему, что нас не информируют о военных мероприятиях. Сталин спокойно ответил:

— Когда надо будет, поставят в известность и вас. На Днепровскую военную флотилию был спешно послан заместитель начальника Главного морского штаба контр-адмирал В.А. Алафузов.

— Решайте все вопросы на месте и докладывайте в наркомат, — сказал я.

В операции по освобождению Западной Украины и Западной Белоруссии участвовали лишь несколько кораблей Днепровской военной флотилии. Другим силам флота действовать не пришлось.

Во второй половине сентября я выехал на Северный флот. Командующий В.П. Дрозд встретил меня в Мурманске. Мы сразу отправились в Полярный. На рейде было оживленно, там стояло много транспортов. Они были уже нагружены лесом, но пока не могли выйти в море: война в Европе изменила обстановку.

На берегу желтели огромные штабеля брусьев и досок.

— А нам лес тут нужен вот как! — Дрозд провел рукой но горлу.

Тут же, из Полярного, я позвонил по телефону А.И. Микояну. Анастас Иванович сразу согласился выделить флоту часть экспортного леса. Дрозд был несказанно рад этому: снималась большая помеха на пути выполнения строительной программы.

Тогда же мы обсудили с Военным советом и штабом Северного флота планы боевой подготовки, уже более целенаправленные, соответствовавшие международной обстановке. Правда, особых изменений не внесли. Решили только ограничить район плавания кораблей, не разрешая им уходить слишком далеко от Главной базы.

В те дни в Кольский залив неожиданно зашел немецкий лайнер «Бремен». Он, как до этого итальянский «Реке», имел на трубе голубую ленту — знак превосходства в скорости над всеми пассажирскими судами мира. Дел у «Бремена» в Мурманске не было, его туда загнали, конечно, военные обстоятельства. Как невоенный корабль, он имел право посетить наш порт. Но, постояв некоторое время, «Бремен» столь же неожиданно покинул Мурманск и, воспользовавшись плохой погодой, прорвался в Германию.

## 4.3 ЗАЛПЫ НАД ОКЕАНОМ

Хозяева спустили с цепи озлобленного пса, чтобы натравить его на соседа. Они понимали рискованность этого шага: разъяренный пес мог покусать прежде всего тех, кто ближе. И все же шли на это в расчете, что зверь после бросится на жертву, на которую его науськивали...

Спущенный с цепи фашизм не оправдал надежд империалистов Запада. Он неистовствовал в Европе. Волей-неволей пришлось от него отбиваться. Так началась вторая мировая война. Пожалуй, наиболее ожесточенной она оказалась на море. Здесь «странной войны» не было. Сражения развернулись жаркие, не на жизнь, а на смерть. И объясняется это тем, что Гитлер посягнул на интересы Англии, крупнейшей морской державы. Флот Германии по численности, конечно, намного уступал британскому, но тем не менее представлял солидную силу. Германия имела в строю два линейных корабля — «Шарнхорст» и «Гнейзенау», три «карманных» линкора (немцы называли их броненосцами) — «Дойчланд», «Шеер» и «Граф Шпее», вооруженных 280-миллиметровыми орудиями, три тяжелых крейсера — «Хиппер», «Принц Ойген» и «Блюхер», шесть легких крейсеров, 57 подводных лодок. В достройке находились самые крупные линкоры — «Бисмарк» и «Тирпиц». Кроме того, в надводном флоте было большое количество эскадренных миноносцев, тральщиков, торпедных катеров и различных вспомогательных судов.

Готовясь к нападению на Польшу, Гитлер до поры до времени старался избежать столкновения с Англией и Францией, но на всякий случай часть немецких подводных лодок и надводных кораблей была заранее развернута в Атлантике. Уже 4 сентября 1939 года, то есть на второй день после объявления Англией войны Германии, немецкая подводная лодка «U-30» потопила английский пассажирский лайнер «Атения», Эту акцию можно считать началом войны на море.

Если сухопутные войска воюющих сторон долгие месяцы пассивно стояли за линиями Зигфрида и Мажино, продолжая питать надежды на замирение на Западе и направление гитлеровской армии на Восток, положение на море было иным.

Англия расположена на островах. Чтобы жить и воевать, она должна была ежегодно доставлять морем до 40 миллионов тонн различных грузов. Гитлер приказал своему флоту наносить удары по самым уязвимым местам Британской империи — по ее морским коммуникациям. Один за другим английские транспорты шли ко дну. Несли потери и боевые корабли британского флота.

Первым громким успехом немецких подводников явилось потопление 14 октября 1939 года подлодкой «U-47» под командованием Прина английского линейного корабля «Ройял Оук». Линкор стоял в своей базе Скапа-Флоу. Лейтенант Прин провел туда лодку по узкому фарватеру и торпедировал корабль. Линкор пошел ко дну. Погибло 786 английских матросов и офицеров.

Несомненно, английский флот потерпел бы еще больший урон, если бы не разногласия в немецких военно-морских кругах. Они выявились еще в 1938 году во время утверждения судостроительной программы. Спор шел о роли подводного и надводного флотов. Идеологом крейсерской войны надводными кораблями был главнокомандующий флотом адмирал Редер, а его оппонентом — адмирал Дениц, ярый сторонник неограниченной подводной войны. Верх одержал Редер, и надводный флот получил приоритет. Потому к началу войны у Германии и оказалось сравнительно мало подводных лодок.

Главным козырем Гитлера стали надводные рейдеры. В конце 1939 года на океанские коммуникации вышли «карманные» линкоры «Граф Шпее» и «Дойчланд». Они доставили немало хлопот британскому адмиралтейству. В середине декабря английским крейсерам удалось настигнуть «Графа Шпее» у аргентинских берегов. Ища спасения, немецкий корабль укрылся в нейтральном порту Монтевидео. Командир линкора Лангсдорф получил указание Гитлера: действовать по своему усмотрению — или прорываться, или затопить корабль, когда истечет срок пребывания его в нейтральном порту. Лангсдорф, выйдя из территориальных вод Аргентины, потопил линкор. Сам же, не рассчитывая на милость фюрера, покончил жизнь самоубийством.

Рейд «Дойчланда» прошел удачнее. Уничтожив несколько английских транспортов, он вернулся в Германию.

Тогда же выходили в море «Шарнхорст» и «Гнейзенау». Они потопили случайно встретившийся вспомогательный крейсер англичан «Роуалпинди» и, от греха подальше, поспешили вернуться в свою базу.

Англичанам удавалось, хотя и не полностью, блокировать немецкий флот в Балтийском море и тем самым отводить удары по конвоям. Немцы пользовались фарватером, проходившим норвежскими фиордами, но это было небезопасно. В феврале 1940 года здесь англичане задержали немецкое судно «Альтмарк», на котором оказалось 300 пленных англичан. Британские эсминцы освободили своих соотечественников, а английское правительство заявило Норвегии решительный протест за то, что она разрешает немцам пользоваться своими фарватерами.

Гитлер своеобразно реагировал на этот инцидент. 1 марта 1940 года он подписал директиву на проведение операции «Везерюбунг» в целях захвата Норвегии, а попутно и Дании. Фюрер пытался одним ударом убить двух зайцев: открыть себе путь в Атлантику и прибрать к рукам скандинавскую железную руду, которая так нужна была германской металлургии. На захвате Дании и Норвегии особенно настаивал адмирал Редер, который видел в этом наиболее реальный путь для деблокады своего флота, пока Германия еще не разделалась с Францией, Бельгией и Голландией.

Операция была дерзкой. Она не укладывалась в обычные рамки военно-морской стратегии. Немцам предстояло высаживать десанты на удалении от своих баз до тысячи миль, не обладая даже временным господством на море и в воздухе.

Учитывая возможное столкновение с крупными соединениями английского флота, немцы развернули более 25 подводных лодок вдоль норвежского побережья. Редер считался с возможностью крупных потерь надводных кораблей, на которых перебрасывались первые отряды десантов. Для высадки в Нарвик была выделена самая сильная группа кораблей: линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», десять эсминцев. На них шли две тысячи специально подготовленных солдат. Для захвата Осло были выделены линкор «Дойчланд», тяжелый крейсер «Блюхер», легкий крейсер «Эмден» и несколько малых кораблей. На борту кораблей находилось также две тысячи головорезов. Эти две группы выполняли, таким образом, самые ответственные задачи — захват самого удаленного порта Нарвик и столицы Норвегии — Осло.

Одновременно три группы кораблей с войсками были направлены для захвата Тронхейма, Бергена и Кристиансанда. Устаревший линкор «Шлезвиг-Гольштейн» и малые корабли обеспечивали захват столицы Дании — Копенгагена.

Любопытно заметить, что тогда же готовились к высадке десанта в Норвегии и англичане. Опасения дипломатического порядка и некоторые неувязки вынудили английское командование отложить операцию на двое суток. Этого времени оказалось достаточно, чтобы немцы упредили англичан. Трудно сказать, как сложилась бы обстановка в случае одновременного выхода английских и немецких соединений. Но немцам определенно повезло. Легкая, основанная на риске и, прямо скажем, нахальстве, победа гитлеровцев в Норвегии и Дании круто изменила стратегическую обстановку в пользу Германии, значительно ускорила вторжение немецких армий в Бельгию, Голландию и во Францию. Внезапность, от которой зависел успех всей операции, удалась. Английская разведка не обеспечила свое командование нужными данными о замыслах противника. Случайные встречи немецких кораблей с английскими эсминцами 8 апреля и линкором «Ринаун» на следующий день не привели к решительным столкновениям. Ни англичане, ни норвежцы в эти дни не были готовы перехватить десантные силы немцев или организовать отпор во время высадки.

Отдельные случаи самоотверженности английских моряков, подобно отчаянной атаке эсминца «Глоууорм», закончившейся тем, что английский корабль ценой своей гибели таранил немецкий крейсер «Хиппер», не могли помешать развертыванию операции. Не изменило ход событий и потопление немецкого крейсера «Блюхер», когда он узкостью прорывался к Осло.

Тем более мало шансов на успех имели запоздалые и недостаточно решительные действия англичан в Нарвике, в районе Тронхейма и в других пунктах норвежского побережья, после того как им удалось там высадиться. Немцы, быстро перебросив туда авиацию и подкрепления сухопутным силам, перешли в решительные контратаки. Их успеху способствовало предательство норвежского правительства и засилье в стране фашистской «пятой колонны». Начавшееся наступление германских войск против Бельгии, Голландии и Франции окончательно парализовало волю англичан к борьбе за Норвегию. Единственным их помыслом теперь было скорее выбраться с норвежских берегов.

Немецкий флот, ободренный успехами и малыми потерями (Редер ожидал потери половины своего надводного флота), начал противодействовать эвакуации англичан. И небезуспешно: посланные в район Нарвика линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау» потопили английский авианосец «Глориес» и два эсминца, пытавшихся спасти эскортируемый ими корабль.

Так закончилась норвежская операция немцев. Мы всесторонне анализировали ее. Авантюрная по своему духу и замыслу, она все же увенчалась успехом. Вот что значит внезапность. Вывод мы сделали один: нужно быть готовыми к любым неожиданностям.

При изучении действий воюющих сторон бросалось в глаза, что для англичан расчет сил всегда был основным критерием для принятия решения на операцию. Немцы же нередко планировали и проводили операции, основываясь на крайнем риске. Правда, когда англичанам пришлось срочно эвакуировать войска из Дюнкерка, они не посчитались с канонами, а быстро, без особых расчетов, мобилизовали все, что могли, — от боевых кораблей до спортивных яхт. Всего было привлечено 861 судно, на которых эвакуировалось 338226 человек. Около полумиллиона английских и французских офицеров, солдат и гражданских лиц было эвакуировано из других французских портов, когда во Франции сложилось безнадежное положение.

Быстрое завоевание Бельгии, Голландии и Франции разожгло аппетиты Гитлера. Он всерьез уверовал в свою непогрешимость.

16 июля 1940 года Гитлер подписал директиву на операцию по вторжению на Британские острова, получившую название «Морской лев». Директива готовилась в армейских кругах, опьяненных победами и недостаточно ясно представлявших военно-морские проблемы. Авторы ее рассматривали переброску армии через Ла-Манш подобно форсированию широкой реки, и не больше. Поэтому вопросы обеспечения операции не были продуманы серьезно. Директивой намечалось произвести высадку на английском побережье в полосе протяженностью свыше двухсот миль — от Мамсгейта до острова Уайт. Адмирал Редер узнал об этом уже после утверждения директивы.

Он стал решительно возражать, доказывая, что немецкий флот не располагает таким количеством десантных средств и кораблей, которые могли бы обеспечить высадку войск на таком широком фронте. По мнению Редера, самым подходящим местом для десанта являлся район между Дувром и Бичи-Хедом. В этом случае он считал, что флот сможет обеспечить как форсирование пролива, так и снабжение высаженных частей. Произошел резкий диалог между армейским и флотским командованием. Выслушав возражения Редера, начальник генерального штаба сухопутных войск заявил: «С таким же успехом я мог бы пропустить высадившиеся войска через мясорубку». На это начальник военно-морского штаба ответил: «А я хочу высадить войска на берег, а не на морское дно».

В спор пришлось вмешаться Гитлеру, который заявил, что не позволит отклоняться от подписанной им директивы.

Но операция «Морской лев» не состоялась. Поэтому нет нужды и описывать ее подготовку. Месяц-два спустя расчеты подтвердили сложность или почти невозможность броска через пролив без хотя бы временного господства на море и в воздухе в районе высадки. Намеченный сначала срок высадки 28 сентября 1940 года был отложен на неопределенное время. С этого момента операция «Морской лев» приобрела смысл пугала для Англии. Гитлер грозил ею, чтобы склонить британцев к миру. Фашистские правители все внимание направили на осуществление своей заветной цели — «дранг нах Остен» — походу на Восток.

Помню, зимой 1942 года, когда я был на Северном флоте, мы с А.Г. Головко проходили по пирсу, где ошвартовались три английских эсминца, только что прибывшие в Полярный после эскортирования очередного конвоя. Указав на корабли союзников, Арсений Григорьевич сказал:

— А немцы высадились бы, пожалуй, на Британских островах, если бы у них хватило решительности.

— Едва ли, — ответил я. — Для такой операции одной дерзости мало.

На этот раз здравый смысл взял верх даже у такого авантюриста, как Гитлер. Немцы могли бы, может быть, попытаться высадиться на плечах англичан в июне 1940 года, когда те бежали из Дюнкерка. Но тогда гитлеровцы не были готовы к этому, а потом было уже поздно: их руки были связаны войной с Советским Союзом. Можно смело сказать, что стойкость наших войск спасла Британские острова от фашистского вторжения.

Но вернемся к сороковому году. После захвата гитлеровцами военно-морских баз в Норвегии, Голландии, Бельгии и Франции война на море вступает в новую, более активную фазу. Немецкий флот получит выход в Атлантику и расширил операции на английских коммуникациях. Адмирал Редер оставался приверженцам надводных кораблей. Осенью 1940 года он выводит на океанские просторы «карманный» линкор «Шеер» и тяжелый крейсер «Хиниер». «Шеер», потопив 16 судов, благополучно возвращается в базу, а «Хипперу» снова не везет. Около Азорских островов его настигли английские крейсера, и после короткого боя он вернулся ни с чем.

С весны 1941 года действия германских рейдеров на океанских коммуникациях еще больше усилились. Немецкое верховное командование хотело этим не только парализовать английское судоходство, во в отвлечь внимание от подготовки нападения на СССР, создать видимость, что своим главным врагом Германия по-прежнему считает Англию. Редер направляет в Атлантику линейные корабли «Шарнхорст», «Гнейзенау» и тяжелый, крейсер «Хиппер».

Англичане встревожились. Их беспокойство еще более возросло, когда они узнали, что на Берген» вышли линейный корабль «Бисмарк» и тяжелый крейсер «Принц Ойген». «Бисмарк» тогда являлся самым мощным кораблем в мире. Вооруженный восьмью 380-миллиметровыми орудиями главного калибра, защищенный сильной броней и хорошими средствами противовоздушной обороны, он наводил страх в океане.

Правительство Англии, потребовало от своего адмиралтейства приинять все меры, чтобы уничтожить этот корабль.

24 мая в районе юго-западнее Исландии «Бисмарк» и «Принц Ойген» встретились с английскими линейным кораблем «Принц оф Уэлс» и линейным крейсером «Худ». Произошел бой. Немецкие корабли сосредоточили свой огонь по «Худу», в который сразу же попало несколько снарядов. Уже через минуту на верхней палубе «Худа» возник пожар, на пятой минуте последовал чудовищный взрыв, и корабль разломился. После этого немцы сосредоточили огонь по «Принцу оф Уалсу», в который за короткий промежуток времени попало семь крупнокалиберных снарядов. Они произвели большие разрушения, но английскому кораблю удалось выйти из боя.

«Бисмарк» и «Принц Ойген», получившие незначительные повреждения, повернули на юг.

Гибель «Худа» — гордости британского флота — ошеломила адмиралтейство. Оно стягивало к месту боя все новые корабли. Над океаном не смолкали орудийные залпы. Преследование длилось несколько часов. И вдруг англичане увидели: «Бисмарк» устремился на них. Даже у самых хладнокровных не выдержали нервы. Чтобы не попасть под страшные снаряды линкора, английские корабли спешно отошли. Этого и добивался командир «Бисмарка». Его смелый маневр помог «Принцу Ойгену», который не представлял для англичан особой угрозы, а сам мог легко стать ах добычей, выйти из боя в направиться в Бреет, Когда англичане опомнились, они не обнаружили и «Бисмарка». Немецкий линкор исчез.

На командном пункте английского адмиралтейства могли только строить предположения, куда делся стальной исполин. Он мог вернуться из-за повреждений в Германию, уйти в один из французских портов — Брест иди Сен-Назер и, наконец, скрыться в океанских просторах для действий на путях сообщений.

Англичане бросили на поиски и уничтожение «Бисмарка» все, что они имели в водах Атлантики и даже Средиземного моря. Несколько соединений надводных кораблей и самолеты с авианосцев день и ночь вели безуспешные поиски. И лишь 26 мая в 10 часов 30 минут самолет береговое обороны обнаружил «Бисмарка» в 750 милях западнее Бреста. Курсом 150 градусов он шел со скоростью около 20 узлов. Несмотря на свежую погоду, самолеты с авианосца «Арк Ройял» после ошибочной атаки своего крейсера нанесли два удара по кораблю противника. Одна торпеда попала в рулевое отделение. Поврежденный линкор, управляясь машинами, вынужден был идти против волны во избежание затопления других помещений. Английский крейсер «Шеффилд» неотступно следовал за ним. Ночью подошли пять британских эсминцев. По очереди они устремлялись в торпедные атаки. Но успеха не достигли. «Бисмарк» яростно отстреливался и, как мог, маневрировал с помощью машин.

Чтобы помочь своему линкору, адмирал Редер приказал вступить в бой подводным лодкам, находившимся в том районе. Одна из них очутилась совсем рядом с английским авианосцем «Арк Ройял». Но торпед у нее уже не было, и она оказалась не в состоянии что-либо сделать о такой крупной и завидной целью. На войне бывают всякие случайности!

Утром 27 мая к «Бисмарку» приблизились английские линкоры «Родней» и «Кинг Джордж V». Около 9 часов противники обменялись первыми залпами. Тяжелые снаряды один за другим попадали в немецкий корабль. «Бисмарк» продолжал упорно отбиваться. Но превосходство в силах было явно на стороне англичан. Наконец три торпеды, выпущенные английскими крейсерами «Дорсетшир» и «Норфолк», довершили дело. Стальной колосс сначала медленно лег на борт, потом опрокинулся и скрылся под водой.

Гибель «Бисмарка» — самого новейшего и сильнейшего корабля германского надводного флота — окончательно подорвала авторитет адмирала Редера с его концепцией приоритета надводных рейдеров. Гитлер решил поручить борьбу с торговым судоходством подводным лодкам. Акции адмирала Деница резко пошли вверх. Подводные лодки получили «зеленую улицу», но время было уже потеряно. Англичане, пополнив свой флот противолодочными средствами, ввели испытанную ими систему конвоев, оснастили корабли «аздиками» — приборами для обнаружения лодок под водой — и достигли такого положения, что кривая потерь союзных транспортов поползла вниз, а потери немецких лодок стали увеличиваться.

Бесспорно, неудачные операции надводного флота Германии в какой-то мере сказались на решении Гитлера не привлекать крупные соединения кораблей при нападении на Советский Союз. Немецкое верховное командование не осмелилось рисковать основными силами своего флота. Оно полагало, что выиграет блицкриг и без их участия.

## 4.4 НА МОРСКИЕ ПРОСТОРЫ

Как только началась война в Европе, наше правительство стало еще больше заботиться об укреплении западных границ. Мне думается, хотя И.В. Сталин и излишне верил в силу договора с Германией, в целом он не очень-то доверял Гитлеру. Поэтому в сентябре 1939 года начались переговоры с тогдашними буржуазными правительствами Эстонии, Латвии и Литвы о возможности размещения на их территории наших войск и базирования флота.

Уже в конце сентября кораблям Балтийского флота было предоставлено право базироваться в Таллине, Либаве и Виндаве. Чтобы прикрывать места базирования, немного позднее мы получили и право размещать на островах Эзель и Даго авиацию, строить береговые батареи.

Все это было очень важно для флота, который долгое время оставался запертым в Кронштадтской гавани. Открылся выход на морские просторы Балтики. Однако обстановка на северном берегу Финского залива по-прежнему заставляла советских людей постоянно быть настороже. Все попытки улучшить отношения с соседом, граница с которым проходила возле самого Ленинграда, не увенчались успехом. Правители Финляндии, подстрекаемые Лондоном и Парижем, вели себя по отношению к нам все более враждебно. Дошло до того, что в конце ноября 1939 года они решились на прямой вооруженный конфликт.

Бои сразу приняли упорный характер. В первые же дни боев балтийцы успешно высадили десанты на островах Гогланд, Сескар и Лавенсари. В схватках с противником участвовали авиация Балтфлота, расположенная в Эстонии, и подводные лодки, базировавшиеся в Таллине и Либаве. Крупные надводные корабли обстреливали береговые объекты противника.

Молодому командующему Балтийским флотом В.Ф. Трибуцу помогали заместители Наркома ВМФ Исаков и Галлер. Исаков даже выходил на линкоре «Марат» для обстрела береговых батарей на острове Биорке. В боевых действиях приняли участие писатели Леонид Соболев и Всеволод Вишневский, тесно связанные с флотом.

В штаб Ленинградского военного округа приехали Л.З. Мехлис и Г.И. Кулик. Они вызвали Галлера и Исакова и стали давать им весьма некомпетентные указания. Необоснованные претензии к флоту с их стороны обострились, когда кампания на суше стала затягиваться. Свои рекомендации они пытались проводить, минуя наркомат и Главный морской штаб. Позднее адмирал И.С. Исаков мне рассказывал, как его вызвали в Смольный и предложили послать в Ботнический залив подводные лодки типа «М». Исаков стал возражать: ведь эти лодки имеют малый радиус плавания. . .

Когда я прибыл в штаб Ленинградского военного округа, меня тоже стал атаковать Мехлис — человек удивительной энергии, способный работать днями и ночами, но мало разбиравшийся в военном деле и не признававший никакой уставной организации. Мехлиса я тогда знал мало, но твердо попросил его: без моего ведома приказов флоту не отдавать.

Жаркие стычки происходили у меня и с Г.И. Куликом.

Л.З.Мехлис был, пожалуй, самым неподходящим человеком для роли представителя центра на фронте. Обладая широкими полномочиями, он всюду пытался подменить командование, все сделать по-своему, подавлял всех и в то же время не нес никакой ответственности за исход боевых операций. В 1940 году на апрельском совещании Сталин прямо сказал ему:

— Вы там, на месте, имели привычку класть командующего к себе в карман и распоряжаться им как вам вздумается.

Мехлис принял этот упрек скорее как похвалу. Он и в годы Великой Отечественной войны действовал так же.

Приведу хотя бы такой случай. В апреле 1942 года наши войска готовились к наступлению на Керченском полуострове. По указанию Ставки туда вылетел С.М. Буденный. Мне тоже нужно было побывать в Керчи, и мы оказались с ним в одном самолете. Фашистская авиация висела над проливом н городом. Наш самолет, управляемый известным летчиком В. Грачевым, проскочил через пролив на бреющем полете, у высокого берега сделал горку и плюхнулся на аэродром. И вот мы в штабе фронта. Там царила неразбериха. Командующий Крымским фронтом Д.Г. Козлов уже находился «в кармане» у Мехлиса, который вмешивался буквально во все оперативные дела. Начальник штаба П.П. Вечный не знал, чьи приказы выполнять — командующего или Мехлиса. Маршал С.М. Буденный тоже ничего не смог сделать. Мехлис не желал ему подчиняться, ссылаясь на то, что получает указания прямо из Ставки. Побывав в Керченской базе и бригаде морской пехоты, я выехал в Новороссийск, а оттуда в Поти, где стояла эскадра флота. Здесь меня застало известие о наступлении врага на Керченском полуострове и критическом положении, в котором оказались наши войска. После я узнал, что Мехлис во время боя носился на газике под огнем, пытаясь остановить отходящие войска, но все было напрасно. В такой момент решающее значение имеют не личная храбрость отдельного начальника, а заранее отработанная военная организация, твердый порядок и дисциплина. Когда положение в Керчи стало катастрофическим, Мехлис пытался свалить ответственность за случившееся на командира Керченской базы А.С. Фролова. Он позвонил мне и потребовал, чтобы я отдал Фролова под суд, иначе расстреляет его своим приказом.

— Этого вы не посмеете сделать, — ответил я. Г.И. Кулик тоже вносил немало суматохи там, куда его посылали. Впервые я услышал о нем в Испании, где его прозвали «генералом но-но». Кроме слова «но» — «нет», он почти ничего по-испански не знал и потому употреблял его кстати и некстати. Вернувшись в Москву, Г.И. Кулик занял высокий пост, потом стал маршалом. В начале войны он оказался в окружении, кое-как выбрался из него. Потом его послали представителем Ставки на юг. За то, что он подписал какие-то необдуманные приказы, его судили и снизили в звании. Но, насколько я знаю, и это мало образумило его.

12 марта 1940 года советско-финляндская война закончилась. В апреле партия и правительство созвали совещание военных руководителей по ее итогам. Флотские вопросы в повестке дня официально не стояли, но мы после совещания считали необходимым обсудить и свои недостатки, обнаруженные в ходе кампании, чтобы взяться за их устранение. В частности, выяснилось, что моряки раньше недостаточно учились взаимодействию с сухопутными войсками. Пришлось доучиваться уже в ходе войны. Не на высоте оказалось боевое управление. Самолеты и подводные лодки использовались в тактическом отношении недостаточно успешно. Мощное оружие, которым мы располагали, давало в бою не всегда нужный эффект. В общем, стало ясно, что мы учились воевать в более легких условиях, чем те, с которыми столкнулись в войне. А флот следовало. готовить для борьбы с более опытным и куда более сильным противником.

О тех уроках, которые нам преподнесла финская кампания, говорили на совещании много и остро. Это, конечно, принесло несомненную пользу. Я хорошо помню, с какой энергией новый Нарком обороны и Генеральный штаб стремились повысить качество боевой подготовки войск. Лозунгом дня стало: «Учить войска в условиях, близких к боевым!» Эта мысль пронизывала и указания, которые мы получали, и выступления печати. Однако один очень важный вопрос — о руководстве войсками со стороны высших инстанций — остался, по существу, не разобранным. Правда, некоторые пытались критиковать центральный аппарат. Л.З.Мехлис, например, говорил об ошибках и промахах Наркомата обороны и его руководителя К.Е. Ворошилова, но получил резкий отпор.

Недостатки, выявившиеся во время зимней кампании, мы разобрали на совещании с командующими. Решили провести осенью 1940 года маневры на всех флотах для проверки боевой подготовки соединений и частей. Особое внимание уделялось умению использовать старшими командирами доверенные им корабли и части. Мы постарались учесть и слабые места, обнаружившиеся при частичной мобилизации и приведении в полную боевую готовность некоторых соединений.

После финской кампании Наркомом обороны был назначен С.К. Тимошенко, начальником Генерального штаба — генерал армии К.А. Мерецков. Но смена руководства, к сожалению, не повлекла за собой организационных перемен. Мне еще придется говорить на ату тему. Вопросы организации всегда были очень важными в военном деле. И чем быстрее развивается техника, чем более мощные средства поступают на вооружение, тем эти вопросы становятся острее.

Полученный нами опыт во время финской кампании и события, последовавшие в Европе, заставили нас усиливать боевую подготовку флотов. Корабли весной выходили в плавание раньше, чем в предыдущие годы. Моряки работали с большим напряжением и добивались заметных успехов.

Очень много делалось и для усиления флота новыми кораблями, авиацией, средствами береговой обороны. Делалось это спешно, средства на военные нужды выделяли почти без ограничения. Под влиянием военной обстановки в Европе правительство все больше занималось укреплением обороноспособности страны. Однако, накапливая боевые силы, мы недостаточно заботились о том, чтобы постоянно держать их в боевой готовности на случай внезапного нападения. Между тем пожар войны мог в любую минуту перекинуться к нашим границам. На Балтийском театре для нас, моряков, многое изменилось. Шло освоение новых баз, быстро строились новые аэродромы и береговые батареи. После финской войны мы осваивали арендованный полуостров Ханко и острова в Выборгском заливе. Летом 1940 года Эстония, Латвия и Литва.по воле своих народов вошли в состав Советского Союза. Тем же летом Бесарабия воссоединилась с Советской Молдавией, а Буковина вошла в состав Украины. Мы должны были защищать эти республики, края и области, ставшие неотъемлемой частью Советского Союза. Встал вопрос о создании на их территориях новых военно-морских баз, аэродромов, береговых батарей.

В июне 1940 года, когда решался бессарабский вопрос и можно было ожидать столкновений на границе с Румынией, я выехал в Севастополь, чтобы быть поближе к месту возможных боевых операций и обсудить с командующим Черноморским флотом его план действий.

За несколько дней до того мой заместитель адмирал И.С. Исаков отправился в Одессу. Он должен был держать связь с руководством Красной Армии. На юге в те дни находился Нарком обороны С.К. Тимошенко. Из Севастополя я тоже отправился на эсминце в Одессу.

Но кораблям действовать не пришлось, и на Черном море я пробыл недолго. Положение на Черноморском флоте больше не вызывало беспокойства. С германским флотом — вероятным будущим противником — он не соприкасался. Правда, мы уже знали, что немецкие фашисты протягивают свои щупальца к Румынии, но ее морские силы были слабы.

После освобождения Бесарабии и Буковины была создана Дунайская военная флотилия и усилена военно-морская база в Одессе, что значительно улучшало защиту всего северо-западного района Черного моря. Условия для учений и тренировок на юге были благоприятны: корабли в море, не скованном льдами, могли плавать круглый год.

В августе я поехал на Балтику. Там, в устье Финского залива, проводились крупные учения. Штаб флота к этому времени передислоцировался в Таллин. Наша оборона в Финском заливе строилась по схеме обороны Петрограда в первую мировую войну, разумеется модернизированной. Главная минная позиция находилась на меридиане Таллина. Здесь корабли и береговые батареи должны были дать бой «противнику», если бы он попытался прорваться в Финский залив. Особое внимание уделяли новым, современным силам флота. Подводные лодки были выдвинуты далеко в Балтийское море. Авиация встречала «противника» вдали от наших берегов и наносила ему мощные удары.

Однако у нас было слабое место. Порккала-Удд, на который опиралась минная позиция в первую мировую войну, теперь принадлежал Финляндии. Арендованный нами полуостров Ханко находился значительно западнее, и это затрудняло дело. К тому же Финское побережье нависало над всеми нашими коммуникациями от Таллина до Кронштадта. Поведение тогдашнего финского правительства не вызывало сомнений, что в случае войны с Германией Финляндия будет на ее стороне.

Учение балтийских моряков прошло успешно. Мы видели реальные плоды напряженной учебы флота. В маневрах участвовали новые корабли, действовали они хорошо, безотказно. В ходе учений мы стремились использовать опыт войны в Европе. Мы примеряли к нашим условиям дерзкие операции немцев, высадивших десанты в Осло и Нарвике весной того же года. Считались с тем, что в случае войны с нами фашисты попытаются подобным же образом захватывать и некоторые советские порты.

Особенно интересовали нас действия авиации на море. Война на Западе полностью подтверждала нашу точку зрения на роль морской авиации в тех условиях. Не случайно Англия, обладавшая огромным превосходством в надводных морских силах, но не имея господства в воздухе в первые годы войны, не могла решительно изменить обстановку на Северном и Средиземном морях. Английское командование в тот период заботилось не столько об эффективном использовании больших кораблей, сколько о спасении их от немецких самолетов.

С выходом на арену военных действий мощной авиации в какой-то мере повторялась та же картина, какую мои современники видели в начале первой мировой войны. Тогда тоже появилось новое оружие — подводные лодки, парализовавшие на известное время крупные английские корабли. Кто из моряков не помнит, как одна немецкая подводная лодка, потопившая в течение двух часов три крупных крейсера Британии — «Кресси», «Абукир» и «Хоги», привела в замешательство английское адмиралтейство и буквально вызвала панику среди гражданского населения на островах. Но с появлением яда, как правило, появляется противоядие: и с подводными лодками научились бороться.

Перед второй мировой войной новым видом оружия стали самолеты. Надо было научиться противостоять им. Англичане принимали лихорадочные меры для усиления средств противовоздушной обороны на кораблях и на берегу. Быстро развивались радиолокация и зенитные средства. Однако у нас к тому времени их не хватало.

Во второй мировой войне на море использовался еще один вид нового оружия —

электромагнитные мины. Мы интересовались этим новым средством борьбы, немало говорили о нем, но достаточно энергичных мер для его освоения все же не принимали. К началу Великой Отечественной войны мы не были как следует подготовлены ни к постановке таких мин, ни к их тралению.

После учений и разбора их с командирами соединений и частей мы с Л.М. Галлером и командующим флотом В.Ф. Трибуцем отправились в Либаву. В море вышел отряд легких сил. Погода выдалась свежая. Шли с большой скоростью. Крейсер довольно легко преодолевал встречный ветер и рассекал высокие волны, но эсминцам приходилось тяжело. Они зарывались в воду своими острыми форштевнями. Волны перекатывались через палубы.

— Как чувствуют себя эсминцы? — спросил комфлот у командира отряда Ф.И. Челпанова.

— Пока не пищат.

Мы понимали, что командиры не захотят ударить лицом в грязь перед начальством, и, чтобы не испытывать их терпение, решили уменьшить скорость.

На мачте крейсера взвился трехфлажный сигнал «Иметь ход восемнадцать узлов». При такой скорости эсминцам стало легче.

В полдень подошли н Либаве. В начале столетия вокруг этой военно-морской базы шли горячие споры. Стремление выдвинуть часть флота в Балтийское море заставило царское правительство искать новые места базирования. Завязалась борьба различных мнений, влияний и личных интересов. В конце концов царь остановил свой выбор на Либаве. Решение оказалось неудачным. Места вокруг новой базы открытые, а для выхода в море пришлось прорывать в мелководье длинный канал. С военной точки зрения это плохо.

Но главная беда заключалась даже не в этом. Морская база должна быть надежно прикрыта и с суши. Располагать ее близко к границам опасно. А Либава находилась совсем близко от немецкой границы. Царское правительство в своих планах исходило из того, что в случае войны с Германией базу, возможно, придется эвакуировать. Так оно и вышло. В 1915 году Либаву пришлось оставить.

В 1940 году Либава восстанавливалась как база советского флота. Но нельзя было пренебрегать уроками истории. Возник вопрос: какие же корабли сосредоточить в ней? В обсуждении его участвовали самые высокие инстанции. Предлагалось направить в Либаву линкор. Я всячески отговаривал от этого. Сталин выслушал молча, но прямого указания не дал. В итоге остановились на предложении перебазировать в Либаву отряд легких сил, бригаду подводных лодок и несколько других кораблей.

Мы сознавали, что этих сил для Либавы слишком много, и, когда стала возрастать угроза войны, предложили перевести часть кораблей в Ригу. Так как точка зрения И.В. Сталина на сей счет была известна, я не решался отдать приказ об этом без санкции свыше. Пришлось оформить специальное постановление Главного военно-морского совета и обратиться в правительство. Официального ответа не последовало.

Я получил это согласие лишь после личного доклада И.В. Сталину. Поэтому мы перебазировали под Ригу часть легких надводных сил и подводных лодок буквально за несколько недель до начала войны. Но и после этого в Либаве осталось еще много наших кораблей. При массированных налетах вражеской авиации и быстром наступлении сухопутной армии на город они оказались в крайне тяжелом положении и понесли значительные потери. Когда положение Либавы стало безнадежным, корабли, находившиеся в ремонте и лишенные возможности выйти в море, пришлось уничтожить.

Разумеется, посетив Либаву впервые, я не мог предугадать, как там могут сложиться дела, но меня не покидало беспокойство за базу. Оно не уменьшилось и после осмотра ее акватории, торгового порта, города. Акватория оказалась мала, корабли стояли скученно, как на пятачке. Рассредоточить их было трудно. А у меня после войны в Испании и хасанских событии постоянно возникал вопрос: «Что будет с кораблями в случае воздушного налета?»

Для обороны Либавы с моря строились береговые батареи. Работы шли полным ходом. Видно было, что базе обеспечена надежная защита с моря. Но с сухопутным направлением дела обстояли неважно. Командир базы своих войск не имел, а армейские части стояли далеко. Мы с комфлотом решили добиваться усиления сухопутного гарнизона. Не сразу нам это удалось, но в конце концов настояли на своем — в Либаву была направлена 67-я стрелковая дивизия. Однако вопрос о взаимодействии сухопутных частей с военно-морскими силами до конца решен не был. Мы — Наркомат ВМФ и Наркомат обороны — дали лишь общие указания на сей счет. А ведь успех военных действий зависит от того, насколько продумана, предусмотрена каждая деталь,

День, проведенный в Либаве, был насыщен делами, и только поздно вечером мы отправились на машинах в Ригу, чтобы наутро попасть в Усть-Двинск, а оттуда выйти на эсминце в Куресаре, что на острове Эзель. Лишь мельком я увидел в тот раз Ригу, очень красивый, зеленый город, приятно удививший меня изумительной чистотой улиц. Набережная Даугавы показалась мне похожей на набережную Невы в Ленинграде. Конечно. хотелось бы осмотреть город, но времени совсем не было. Пришлось отложить это до более спокойных дней. Не скоро они наступили...

В устье Даугавы многое останавливало взгляд военного моряка: старые крепостные сооружения позволяли разместить склады и мастерские довольно крупной базы, а река, широкая и разветвленная, была удобна для рассредоточения кораблей. Благодаря выходам из Рижского залива на север — через Моонзунд и на запад — через Ирбенский пролив военно-морская база была выгодной и в оперативном отношении. Правда, у нее есть и свои минусы: залив зимой замерзает, выход на север мелководен. Но в общем это хорошее место для базирования малых кораблей и даже крейсеров.

Помнится, мы ездили и ходили по Усть-Двинску под палящим солнцем. Был август. Но даже в этих дождливых местах стояла прекрасная погода. Говорили, что на Рижском взморье самый сезон, но нам было не до купания. Уже к вечеру эсминец доставил нас на остров Эзель (Сааремаа). Проголодавшись за долгий день, мы в Куресаре за ужином набросились на жирных и необычайно вкусных угрей...

Эзель — большой остров, здесь много мест, которые следовало осмотреть, а в нашем распоряжении был всего один день. Назначили выезд на батареи с рассветом. По возрасту самым старшим среди нас был Лев Михайлович Галлер. «Тяжело ему будет», — подумал я и решил дать ему хоть немного отдохнуть.

— Останьтесь в Куресаре, — говорю, — свяжитесь с Москвой. Надо узнать, что делается на флотах.

Но куда там1 Льву Михайловичу тоже хотелось видеть все своими глазами. На следующее утро он поднялся раньше всех, успел связаться с Москвой, получил последние сведения от оперативного дежурного по Главному морскому штабу, и, когда я встал, он, уже выбритый, доложил мне обстановку.

Целый день командир базы С.И. Кабанов возил нас по строящимся батареям. На одних работы уже заканчивались, на других были в разгаре. Часть батарей ставилась на бетонные основания, часть — на временные, деревянные. По пути свернули к одному из сооружавшихся на острове аэродромов. Длинные взлетные полосы были уже почти готовы к тому, чтобы принять бомбардировщики. Кто бы мог тогда подумать, что через год отсюда будут подниматься самолеты Балтийского флота ДБ-3Ф, чтобы нести бомбы на Берлин!

Командир полка бомбардировщиков Герой Советского Союза Е.Н. Преображенский впоследствии рассказал мне, как, выполнив задание, они возвращались на этот аэродром нередко «на честном слове и на одном крыле», буквально с несколькими килограммами горючего в баках.

— А все-таки мы первыми нанесли удары по логову фашистского зверя! — с гордостью заключил он.

Почему-то сохранилось в памяти, как, проезжая по самому берегу острова, мы обратили внимание на десять старых рыболовецких лодок. Они лежали перевернутыми около кустов, в сотне метров от берега.

— Какое старье! — заметил я, удивленный, почему, их не используют хотя бы на дрова. — Это кладбище, — услышал я в ответ. Оказывается, старые рыбацкие лодки по традиции здесь не переводятся на дрова, а сохраняются как памятники, в хорошем значении этого слова. Хозяин отдает им должное за долгую и честную службу. Ведь они служили ему десяток и более лет, возможно, не раз спасали его от гибели в жесткие штормы. И вот они, отслужив свой срок, аккуратно сложены в ряд — отдыхают. Сохранился ли этот добрый обычай? Возвращались на машинах. Вечерело... Я сидел рядом с шофером и изредка обращался то к Галлеру, то к Трибуцу. Вдруг тот и другой замолчали. Оглянувшись, увидел, что оба спят, склонив головы набок. Измучились за эти дни: ведь когда я уходил отдыхать, у них обычно еще находились дела... Однако долго дремать им не пришлось. Машины остановились. Перебравшись на пароме через узкий пролив па материк, мы продолжали свой путь.

Лев Михайлович Галлер оживился, вспомнил, как в молодые годы, еще в небольших чинах, он служил здесь. Я стал расспрашивать его. Хотелось побольше узнать об этом интересном человеке. Меня удивляло, почему он так и не завел семьи. Что произошло в его жизни? Прежде спрашивать не решался, да и он избегал личных тем. Сейчас он красочно рассказывал о стоянках царского флота в Ревело, сравнивал простых в обращении, гостеприимных эстонцев со сдержанными, хмурыми, хотя и отменно вежливыми, финнами. Потом, видимо вспомнив что-то касавшееся его самого, сразу остыл, снова, как говорится, застегнулся на все пуговицы и умело перевел разговор на служебные темы.

В Таллине мы осмотрели гавань и пришли к выводу; надо бы построить там новый большой мол или волнолом, чтобы защитить стоянку крупных кораблей. Прикинули, сколько времени понадобится на это. Прежде чем строить, необходимо получить средства, провести изыскания, составить проект... А мол нужен. Вдали, на открытом рейде, едва заметно покачивались на волнах линкоры «Марат» и «Октябрьская революция». Их низкие корпуса почти сливались с горизонтом. Только широкие трубы да могучие орудийные башни выделялись на фоне острова Нарген (Найссар). Так и простояли здесь линкоры в ожидании мола почти до самой войны. Весной 1941 года, когда обстановка стала особенно тревожной, командование флота, обеспокоенное судьбой кораблей, решило срочно перебазировать их в Кронштадт. Но вовремя успели перевести всего один линкор. События развивались быстрее, чем мы могли ожидать.

Выезжая на Балтику, я получил от правительства поручение посетить полуостров Ханко. Мне уже пришлось побывать там весной. Тогда эстонский военный корабль, президентская яхта «Пикер», доставил нас в еще совсем пустую гавань, расположенную среди гранитных скал. В конце лета Ханко выглядел уже по-иному. Здесь ускоренным порядком возводились крупные береговые батареи. Создавалась прочная оборона с суши. Новый командир базы А.Б. Елисеев, артиллерист-береговик по специальности, человек опытный и разносторонне подготовленный, имел в своем полном подчинении все флотские средства обороны и 8-ю отдельную стрелковую бригаду, которой сначала командовал полковник В.В. Крюков, а в дальнейшем Н.П. Симоняк. Благодаря единому командованию дело шло слаженно и дружно.

После окончания войны с Финляндией весной 1940 года в правительстве решался вопрос, на кого возложить ответственность за оборону Ханко. Я высказался за то, чтобы этим участком командовал один человек, моряк или сухопутный командир — не столь важно кто. Главное — обеспечить единство руководства. К сожалению, прежде такая точка зрения не встречала поддержки, и я тщетно отстаивал ее, когда речь шла о Либаве, Крыме, островах Эзель и Даго (Хиума). Но в отношении полуострова Ханко присутствовавший на совещании начальник Генерального штаба Б.М. Шапошников против моей точки зрения особенно не возражал. После некоторых колебаний он согласился даже на то, чтобы все сухопутные части на полуострове подчинялись командиру военно-морской базы, а через него — командующему Балтфлотом. Решающую роль в данном случае сыграло то обстоятельство, что добирались на полуостров и доставляли туда грузы преимущественно морем. Вот почему и ответственность за оборону предпочли возложить на моряков. Так или иначе, решения было принято правильное.

Батареи на Ханко сооружались среди скал, на крутых, обрывистых островах. Мы с трудом взбирались туда, хотя при нас не было никакого груза. Между тем строителям — морякам и красноармейцам — приходилось доставлять сюда и цемент, и песок, и пушки, и боеприпасы. Но дело подвигалось быстро. За лето успели построить много.

Погода по-прежнему стояла хорошая. Наш маленький катер сновал между островами. Их там сотни. Одни, большие и высокие, круто поднимались кверху. Другие почти не возвышались над водой. Некогда в этих местах Петр Первый в чине шаутбенахта командовал авангардией и атаковал отряд шведских гребных судов. Тут он пленил и вражеский флагманский корабль. Сколько воды с тех пор утекло, но островки, наверно, совсем не изменились... Изменять их приходилось нам, приспосабливая старый Гангут для защиты советских границ.

Следующий день мы посвятили осмотру сухопутных позиций. Укрепления строились почти в тех местах, где Петр перетаскивал свои деревянные суда по суше, в самой узкой части полуострова. Используя гранит и бетон, мы стремились создать на перешейке сильную огневую позицию, способную выдержать натиск врага. Важно было основательно зарыться в землю. Позднее от берега к берегу протянулись траншеи, насыщенные огневыми точками, начиная с пулеметов и кончая крупными гаубицами. Но пока сооружения были еще легкими и не очень надежными.

Развернув карту, А.Б. Елисеев показывал нам, что уже сделано, что еще строится и что существует пока в проекте. У него накопились серьезные претензии. Я обещал по возвращении в Москву добиться для строителей дополнительных средств и материалов, а командующий флотом тут же распорядился выделить все что можно из своих резервов.

Забегая немного вперед, скажу, что в следующем году на Ханко проделали огромную работу. Гарнизон встретил войну вполне подготовленным и успешно отражал натиск превосходящих сил противника. Только общая неблагоприятная обстановка на северо-западном направлении заставила в конце 1941 года эвакуировать защитников Ханко.

С.И. Кабанов, назначенный на Ханко за два месяца до войны, возглавил героическую оборону полуострова. Позже он был комендантом Ленинграда в самые тяжелые дни блокады, а потом его перевели на Север, тоже на очень трудный участок, где он руководил обороной полуостровов Рыбачий и Средний. Храбрый и опытный генерал, С.И. Кабанов в конце войны, когда надвигались события на Дальнем Востоке, возглавил береговую оборону всего Тихоокеанского флота. Едва ли можно было сыскать более подходящего человека для такого ответственного дела.

Признаться, Ханко я покидал с тяжелой душой. Думалось: трудно будет оборонять эту маленькую базу, когда обрушатся на нее удары и с моря, и с воздуха, и с суши.

С полуострова мы вернулись в Таллин. Как обычно, по окончании поездки собрали Военный совет и оперативных работников. То, что наиболее вероятным противником следовало считать гитлеровскую Германию, к тому времени уже не вызывало сомнений. Именно из этого исходили мы, обсуждая оперативные вопросы. Все, что касалось чисто морских операций и подготовки к ним, мог решать Главный морской штаб. Но как в случае войны будет организовано взаимодействие флота с армией и какие формы примет подчинение флота военному округу, оставалось неясным. Мы понимали необходимость специальной директивы правительства или Наркомата обороны, однако такой директивы в то время не было, она появилась только в феврале 1941 года, когда для ее выполнения оставалось совсем мало времени.

Из Таллина мы поспешили в Ленинград. Хотя он и считался тогда глубоким тылом, флот держал с ним крепкие связи — не потому только, что балтийцы попрежнему любили этот город и рвались туда, едва выдавалась свободная минута, — в Ленинграде оставалось много флотских учреждений, институтов, там были.судостроительные заводы. . .

Одновременно с нами в Ленинград приехал и нарком судостроительной промышленности И.И. Носенко. Человек он горячий, но с ним всегда можно было договориться. С Иваном Исидоровичем мы ездили по заводам, стараясь на месте разрешить многочисленные и неизбежные споры между моряками и судостроителями. Работники Наркомсудпрома доказывали, что надо быстрее принимать готовые корабли. Моряки находили некоторые механизмы неисправными и требовали улучшить их.

На стапелях одного из заводов высились громадные корпуса линкоров. Работы на них, однако, почти не велись. У стенок стояли только что спущенные крейсера. Их еще строили, но весьма медленно. Зато самым спешным порядком заканчивалось строительство эсминцев и подводных лодок. Воздушные шланги загромождали палубы. Рабочие одновременно вели клепку и монтаж. В правительстве готовилось важное решение о пересмотре судостроительной программы. Это уже чувствовалось и на заводах. Хотелось задержаться в Ленинграде. Надо было бы осмотреть новое здание Академии кораблестроения и вооружения. Однако пришлось отложить это до более удобного случая. Начальник морского полигона контр-адмирал И.И. Грен попросил побывать на испытании нового, двенадцатидюймового орудия.

«Лучшая пушка в мире», — говорил он. И, как показала жизнь, не преувеличивал.

Показали мне и шестнадцатидюймовую пушку для будущих линкоров. Это оружие — яркое доказательство наших экономических возможностей и талантливости советских конструкторов — тоже оказалось превосходным. (Когда строительство линкоров свернулось, башни с такими орудиями решено было установить на береговых батареях. Но начавшаяся война нарушила эти планы.)

Как всегда, настойчиво зазывал к себе командир военного порта А.Н. Лебедев. Но в Москве накопилось много дел, и скрипя сердцем я в тот же вечер расстался с Ленинградом.

Нередко мне задавался вопрос, насколько большая судостроительная программа, начатая в 1938 году, была увязана с оперативными планами и соответствовала требованиям военно-морского искусства того времени. Не вдаваясь в подробный анализ оснований, побудивших правительство принять именно такую судостроительную программу, мне все же хотелось бы поделиться некоторыми мыслями на этот счет и хотя бы в общих чертах напомнить о той судостроительной программе, которую нам так и не удалось выполнить. Она не без оснований вызывала ряд критических замечаний как в ходе войны, так и в последующие годы. Потребовав огромных денежных средств и расхода металла, эта программа не успела существенно увеличить наши Морские Силы.

Мысль о долгосрочном плане строительства кораблей зародилась в центральном аппарате Морских Сил еще в двадцатых годах. После назначения на должность начальника Управления Военно-Морских Сил Р.А. Муклевича стали вырисовываться и первые наметки такого плана, однако конкретное решение тогда не было принято: не хватало средств, к тому же наши заводы только учились строить корабли. Между тем страна постепенно набирала силы, положение ее на международной арене укреплялось. Увеличение морской мощи становилось все более неотложной и важной задачей. Думается, события в Испании тоже оказали свое влияние и ускорили ход дела. Мы не смогли тогда по-настоящему участвовать в морском контроле, проводившемся по решению «Комитета по невмешательству», нам не хватало нужных кораблей и плавучих баз. В то время стало особенно ясно, как важно для нас море и как нам нужен сильный флот.

В середине тридцатых годов в Москве проходили совещания у начальника Морских Сил. Обсуждалась роль флота и значение кораблей различных классов. Ясности в этих вопросах еще не было, но опытные командующие — М.В. Викторов, И.К. Кожанов, И.С. Исаков, Л.М. Галлер, работники центра — начальник Морских Сил В.М. Орлов, его ближайшие помощники И.М. Лудри, Э.С. Панцержанский, П.И. Смирнов-Светловский, конечно, много думали о будущем флоте, имели свою точку зрения на этот счет. Несомненно, они оказывали влияние на рождавшуюся тогда программу.

Позднее Л.М. Галлер рассказывал мне об одном из совещаний, состоявшемся в конце 1936-го или в начале 1937 года. Командующих флотами пригласили в правительство, но о чем пойдет речь, они узнали только в кабинете Сталина. Там были поставлены вопросы: какие корабли и с каким вооружением надо строить? с каким противником скорее всего придется встречаться этим кораблям в боевой обстановке?

Командующие единодушно высказались за строительство подводных лодок. Но далее, когда речь пошла о надводном флоте, их мнения разделились. Командующий Тихоокеанским флотом М.В. Викторов стоял за крупные корабли, ссылаясь на большие пространства Дальневосточного театра, где, по его мнению, надо было иметь самый мощный корабельный состав. Командующий Черноморским флотом И.К. Кожанов был за то, чтобы наряду с крейсерами и эсминцами строить как можно больше торпедных катеров. «Вы сами еще не знаете, что вам нужно», — якобы заметил И.В. Сталин.

Так или иначе, первый вариант программы Наркомат обороны представил правительству в 1937 году. Его доложили Сталину. Внесли изменения, которые он предложил, и снова доложили. Получив «добро», приступили к делу, не дожидаясь уточнения деталей.

Утверждения не последовало, но практические мероприятия по проектированию новых кораблей и подготовка к закладке их развернулись в широких масштабах. Было это еще при Наморси В.М. Орлове. Короткое время программой занимался М.В. Викторов и докладывал свои соображения Наркому обороны. В самом конце 1937 года был создан отдельный Наркомат ВМФ и П.А. Смирнов назначен народным комиссаром. Ему не удалось внимательно и детально разобраться в программе. Торопили. Машина уже находилась на полном ходу. Все вопросы были предрешены. В самом начале 1938 года он подписал представление проекта программы в правительство. В чем заключался смысл этой программы?

После обсуждения в течение последнего года было решено строить линкоры, тяжелые крейсера, крейсера в другие классы надводных кораблей, то есть крупный надводный флот. Строилось и большое количество подводных лодок. Не исключалась и постройка авианосца, но она откладывалась только на последний год пятилетки. Объясняли это, помаю, сложностью создания кораблей такого класса и специальных для них самолетов. Но факт остается фактом: решили строить крупный надводный флот, не оценив значения авианосцев, хотя во всем мире они уже стали одним из важнейших классов надводных кораблей и центр тяжести переносился на них.

Авианосцы строили во всех крупных морских странах: в США, Англии и Японии. Правда, там еще были в почете линкоры, хотя испытания, проведенные в двадцатых годах в Америке, показали, что самолеты могут с успехом топить любые корабли, какой бы броней те ни обладали. Но нелегко сразу отказаться от прежних взглядов. На западных флотах были живучи старые традиции.

В тридцатых годах мы заново решили, каким должен стать наш будущий флот. Как уже было сказано, роль основной ударной силы наша программа отводила линкорам и тяжелым крейсерам. Но и в те годы, когда было решено строить крупный надводный флот, огромное значение придавалось подводным лодкам и торпедным катерам. Такого же мнения придерживался и я. Недооценивать подводные лодки так же опасно, как и переоценивать их.

Мне хочется привести цифры только по подводным лодкам и торпедным катерам. По проекту программы заказывалось 33 большие, 225 средних и 120 малых подводных лодок. Намечалось к постройке 358 торпедных катеров.

Однако строить выполнение всех задач на море, ориентируясь только на сильный подводный флот, мне кажется, неправильно и сейчас. Лишь разумное и научно обоснованное сочетание различных родов морских сил и классов кораблей может обеспечить выполнение задач, стоящих перед флотами. Так, в борьбе на коммуникациях, для ударов по кораблям в даже береговым объектам противника роль подводных лодок трудно переоценить. А вот на случай высадка десантов с целью завладеть побережьем противника или островом необходим надводный флот, без него не обойтись. Для надводного корабля и в современной морской войне так же много задач, как и в прошлое время.

Опыт Великой Отечественной войны подтвердил и то положение, что в зависимости от задач, которые намеревался решать противник на наших морских театрах, и состава его сил приобретали то или иное значение подводные лодки или надводные корабли.

Если на Севере, где приходилось прежде всего бороться с транспортами противника, подвод вые лодки оказались нужнее и пригоднее для выполнения этой задачи, чем надводные корабли, то на Черном море ответственных задач для подводных лодок было меньше. Противник мало пользовался там морскими коммуникациями. Надводные корабли сыграли на Черном море большую роль. Это они занимались перевозками войск в осажденный Севастополь, высаживали десанты, обеспечивали свои коммуникации н частенько обстреливали побережье, занятое противником.

В большинстве же случаев на обширных морских театрах огромную роль играют как надводные корабли, так и подводные лодки, и противопоставлять их друг другу не следует. Количественное же соотношение зависит от задач, поставленных флоту на случай войны.

Недостаток вашей предвоенной программы, по-моему, заключался не в том, что была допущена недооценка подводных лодок, и не в том, что строились крупные надводные корабли. Подводных лодок было намечено к строительству много, и надводные корабли в свете стоявших тогда перед ними задач тоже были нужны, хотя, конечно, не все классы в одинаковой мере. Так, увлечение линкорами и тяжелыми крейсерами в условиях наших ограниченных морских театров и вытекавших из этого задач было неоправданно. И в этом я вижу основную ошибку в большой судостроительной программе.

В чем мы чувствовали недостаток, исходя из вероятных задач, так это в малых авианосцах, без которых уже и тогда не могли с наибольшим успехом действовать эсминцы и крейсера. И на самом деле, представим на минуту наши флоты — Северный, Черноморский, Балтийский, а позднее и Тихоокеанский — в годы Великой Отечественной войны без надводных кораблей. Как защищалась бы Одесса без подвоза туда войск и снаряжения? Было бы немыслимо так долго и упорно оборонять Севастополь, если бы не обеспечивался постоянный подвоз войск морем. Эту задачу выполняли в первую очередь боевые корабли — крейсера, эсминцы и даже подводные лодки. Разве мог бы тот же Черноморский флот произвести исключительную по своей смелости и выполнению десантную операцию в Феодосии в конце 1941 года, если бы не было надводных кораблей?

Такие же примеры можно привести из действий Балтийского флота в дни обороны Моонзундского архипелага, полуострова Ханко, да и всего побережья. А разве не надводные корабли совместно с береговой обороной помогли удержаться в Ораниенбауме отступающей 8-й армии и отстоять плацдарм, который потом сыграл немалую роль в обороне Ленинграда? Без эсминцев и крейсеров мы вряд ли смогла бы эвакуировать столько войск в населения из Таллина и с полуострова Ханко

А как мы чувствовала недостаток в надводных кораблях на Севере, когда потребовалось обеспечивать конвои, идущие из портов наших союзников в Мурманск или Архангельск.

Все это убеждает, что не следует делать крена в сторону «основы основ» — будь то атомные подводные лодки или ракетные корабли, не следует противопоставлять один класс кораблей другому иди отдавать особое предпочтение какому-либо из них. Правильное соотношение всех классов кораблей исходя из задач, стоящих перед тем или. иным флотом, является наиболее разумным решением флотской проблемы. Насколько шве известно, сейчас так в делается.

Предвоенную же программу, как я уже говорил, потом немало критиковали, н, видимо, не без основания. Теперь, разумеется, легче, чем три десятилетия назад, судить о вей, критиковать ее, находить в ней недостатке. Время разрешило прежнее сомнения и споры. Но и в ту пору следовало бы яснее предвидеть главное направление развития флота. Может быть, сейчас не стоит слишком строго судить авторов программы за то, что они вообще не отказались от линкоров. Время для этого тогда еще не настало. Но бесспорно одна — надо было отдать предпочтение наиболее современным кораблям. Непростительно и другое — в программе не придали никакого значения авианосцам. Представим себе на минуту, что во второй половине сороковых годов программу удалось бы завершить. Мы имели бы большие эскадры с линкорами, но. . . без единого авианосца. Разве смогли бы они выйти далеко в море?

Уклоняясь немного в сторону, напомню некоторые события второй мировой войны. В декабре 1941 года японцы разгромили американский флот в Перл-Харборе, широко используя самолеты с авианосцев. Тогда многие были склонны отнести этот успех за счет неожиданности нападения: дескать, не будь американские линкоры застигнуты врасплох, они не понесли бы таких потерь. Но в 1942 году, после боя у острова Мидуэй в Тихом океане, всем стало ясно, насколько изменился характер морского боя и какая ударная сила в лице авиации появилась на море. Счастливый случай помог тогда американцам нанести смертельный удар по авианосцам противника и сохранить свои. Это решило не только исход боя, но и стало поворотным пунктом в американо-японской борьбе на Тихом океане. Японский адмирал Ямамото вынужден был отступить, хотя его линкоры и не утратили боеспособности. Без авиации он не мог рассчитывать на успех. Так история вынесла свой приговор линкорам. Наша программа составлялась задолго до этих событий. Но и тогда уже было очевидно, что авианосцы необходимы хотя бы для защиты линкоров.

Я знаю, что И.С. Исаков и Л.М. Галлер, участвовавшие в разработке программы, понимали истинное значение авианосцев. Но они не могли отстоять свою точку зрения. К ним не особенно прислушивались в тогдашнем Наркомате обороны (первоначально программу верстал этот наркомат), а И.В. Сталин, который обычно считался с мнением специалистов, почему-то недооценивал роль авианосцев. Я неоднократно убеждался в этом при обсуждении флотских дел, особенно при утверждении проектов кораблей в 1939 году.

То же самое произошло несколько позже, при рассмотрении проекта другой, послевоенной программы. В проект были включены крупные и малые авианосцы, но по личному указанию Сталина исключили сначала крупные, а затем и малые корабли этого класса.

Мне хорошо запомнился случай, когда на просьбу увеличить средства ПВО на кораблях И.В. Сталин заметил: «Воевать будем не у берегов Америки...» Все это объяснялось, как мне кажется, тем, что он недооценивал опасность для кораблей с воздуха.

Поразительно и то, что к этому вопросу не изменилось отношение и после Великой Отечественной войны.

Как-то значительно позже мы предлагали заменить на некоторых крейсерах одну башню главного калибра зенитной установкой, что значительно усилило бы противовоздушные средства корабля. Но предложение это было решительно отвергнуто.

Вместе с тем у Сталина было особое, трудно объяснимое пристрастие к тяжелым крейсерам. Я об этом узнал не сразу. На одном из совещаний я сделал несколько критических замечаний по проекту тяжелых крейсеров. Когда мы вышли из кабинета, руководящий работник Наркомсудпрома А.М. Редькин предупредил меня:

— Смотрите, не вздумайте и дальше возражать против этих кораблей. — И доверительно пояснил, что Сталин не терпит малейших возражений против тяжелых крейсеров и обещал строго наказывать любого, кто будет возражать против них.

Когда после войны обсуждались вопросы строительства флота и ракет еще не было, мы, моряки, настаивали на том, чтобы строить крейсера не более чем с девятидюймовыми орудиями. Такие крейсера могли с успехом бить все корабли своего класса и были бы относительно невелики и недороги. И.В. Сталин долго колебался, прежде чем принять предложение моряков. Правда, в конце концов принял его. А в 1949 году, уже будучи на другой работе, я узнал, что по его настоянию все-таки был заложен один тяжелый крейсер с двенадцатидюймовой артиллерией.

Об увлечении И.В. Сталина линкорами я знал и раньше. Однажды осенью 1939 года мы были у него на даче. Помнится, из Таллина приехали К.А. Мерецков и И.С. Исаков. Когда официальная часть разговора окончилась, за ужином зашла речь о Балтийском театре. Я высказал свое сомнение относительно линкоров — не о том, нужны ли в принципе такие корабли, а конкретно, следует ли их строить для мелководного Балтийского моря, где линкоры легко могут подрываться на минах.

Сталин встал из-за стола, прошелся по комнате, сломал две папиросы, высыпал из них табак, набил трубку, закурил.

— По копеечке соберем деньги, а построим, — чеканя каждое слово, проговорил он, строго глядя на меня.

Я подумал, что у него есть какие-то свои планы, делиться которыми он не считает нужным. Возможно, так оно в было.

Выполнение большой судостроительной программы началось в 1937–1938 годах. Проектирование и закладка кораблей велись в чрезвычайно быстром темпе. Еще больший размах дело приобрело в 1939 году. Сотни заводов работали на Наркомат судостроения, изготовляя механизмы и вооружение. Но для вступления в строй крупного корабля требовалось примерно три — пять лет.

Начиная создание большого флота, мы добрым словом поминали наших знаменитых кораблестроителей А.Н. Крылова и Г.И. Бубнова. Их ученики — Ю.А. Шимановский, Б.Л. Поздюнин и П.Ф. Папкович — всех не перечислить — сейчас трудились много и плодотворно.

С Г.И. Бубновым мне встречаться не довелось. Лекции А.Н. Крылова я слушал в академии. Ближе познакомился с ним лишь в 1945 году. Удостоенный звания Героя Социалистического Труда, овеянный всемирной славой, он оставался простым и скромным. Он принял нас — адмиралов И.С. Исакова, Л.М. Галлера, Н.В. Исаченкова и меня — в своей небольшой квартире. Тема беседы была одна — корабли. Выдающийся ученый умел говорить увлекательно в остроумно. С юмором рассказал он нам, как когда-то руководил установкой кессонов при постройке одного ив ленинградских мостов.

— Дали мне в руки огромный рупор. Уселся я с ним на своем КП — на гранитной набережной. Кричу рабочим, а они не слышат: ветер все заглушает. Сгоряча к таким выражениям прибегал, что прохожие уши затыкали. . .

Алексей Николаевич, несмотря на преклонный возраст, продолжал неутомимо работать. Для нас было большим горем, когда он, по словам одного из товарищей, перестал «вычислять и жить».

Когда встал вопрос об увековечении его памяти, по инициативе моряков имя А.Н. Крылова присвоили толь» ко что созданной Академии кораблестроения в Ленинграде. Трудно было найти лучшее решение.

Когда Гитлер в сентябре 1939 года напал на Польшу, очевидно, следовало сразу решать, как быть дальше с судостроительной программой. Строительство большого флота мы могли продолжать прежними темпами, только будучи совершенно уверенными в том, что война начнется не скоро. Коль такой уверенности не было, а ее и не могло быть, дорогостоящую, отнимавшую массу ресурсов программу следовало немедленно свернуть. Мы не внесли такого предложения. Считаю это своей ошибкой. Изменений в нашей программе не последовало. Напротив, темп строительства даже нарастал, что влекло за собой колоссальные расходы на строительство военно-морских баз, доков, заводов и т. д.

В конце 1939 года в Германии был куплен крейсер «Лютцов». Узнал я об этом так. Мне позвонил И.Ф. Тевосян и сообщил, что есть решение приобрести у немцев один из недостроенных крейсеров. Иван Федорович уезжал в Германию для переговоров. Это был не первый случай, когда флотские вопросы решались через голову наркомата, и я ничуть не удивился. Беспокоило другое. Из разговора с Тевосяном стало ясно: по сути дела, крейсера как такового не было, мы получали лишь корпус корабля без механизмов и вооружения. Предполагалось привести его в Ленинград и там достраивать. «А что, если мы не успеем получить необходимое вооружение, боеприпасы?» — думалось мне. Шла война, мало ли что могло случиться в Германии. Но решение было уже принято — спорить поздно. Крейсер купили, и весной 1940 года немецкий буксир доставил его в Ленинград.

Сначала работа шла как будто неплохо. Потом немцы стали тормозить поставки и, наконец, отозвали своих инженеров. Последний из них выехал из СССР буквально за несколько часов до начала войны.

Так обстояло дело с большой судостроительной программой. Уже после войны мне не раз приходилось слышать упреки: почему так поздно начали осуществлять эту программу, почему не свернули строительство крупных кораблей сразу же после нападения Германии на Польшу в сентябре 1939 года?

Строительство крупных кораблей начало свертываться весной 1940 года, но это еще не было кардинальным пересмотром программы. В тот период быстро увеличивалось производство всех видов наземного вооружения — пушек, танков и т. д. Металла и мощностей не хватало. В связи с этим и решили временно прекратить постройку линкоров и тяжелых крейсеров.

Коренной пересмотр программы произошел в октябре 1940 года, после чего стали строить лишь подводные лодки и малые надводные корабли — эсминцы, тральщики и т. д. Флоты получали их от промышленности, осваивали и вводили в строй вплоть до самого последнего мирного дня. Новые линкоры так и остались на стапелях.

Война застигла нас на переходном этапе, когда страна фактически лишь приступила к созданию крупного флота. Наряду со строительством кораблей и военно-морских баз спешно разрабатывались новый Боевой устав, Наставление по ведению морских операций и другие важнейшие документы, в которых должны были найти отражение основные принципы использования Военно-Морских Сил. К сожалению, с этим делом мы не успели справиться до конца.

Несмотря на общие интересы, между моряками и судостроителями нередко возникали споры. Начинались они на самом раннем этапе проектирования кораблей и не всегда кончались даже после подъема флага и зачисления их в боевой состав флота. Временами корабли уже годами плавали, а некоторые пункты приемного акта все еще не были «закрыты» ввиду затянувшихся споров. Чем больше закладывалось и строилось кораблей, тем больше возникало разногласий, для улаживания которых не раз требовалось вмешательство правительства.

Удивляться этому не следует. Судостроители были материально заинтересованы вовремя сдать корабли: иначе рабочие останутся без премий. Моряки же стремились получить самые современные корабли и принять их уже полностью готовыми. В тот приезд в Ленинград мы с И.И. Носенко нашли общий язык и выработали согласованное решение. Однако немного позднее вопрос наблюдения за строительством и приемки готовых кораблей явился предметом неоднократных обсуждений в правительстве. Опасения А.А. Жданова, которому было поручено заниматься этим делом, сводились к тому, что если приемку кораблей бесконтрольно поручить Наркомату ВМФ, то он может пойти на уступки судостроителям за счет качества кораблей и тем самым снизить боеспособность флота. Сомнения были обоснованными. Грехи совершались как той, так и другой стороной, а прощение их сопровождалось взаимными уступками. После нескольких совещаний в кабинете Жданова в конце 1939 года пришли к выводу, что приемная комиссия должна быть государственной и действовать она должна независимо, только на основании законов, изданных правительством.

Опыт показал, что приемка дорогостоящих боевых кораблей и на самом деле не должна зависеть от взаимоотношений двух заинтересованных наркоматов. Крупный корабль стоит не меньше, чем, скажем, завод или электростанция, и государство не может устраниться от наблюдения за его проектированием, строительством и особенно за приемкой. Отказ даже отдельного прибора или механизма во время боя может привести и печальным последствиям.

Поэтому пришли к выводу: правительство утверждает проекты кораблей и контролирует точное их выполнение. Такой порядок мне представлялся правильным. Война его нарушила, да и строительство кораблей было свернуто. После войны эти вопросы возникли вновь и приобрели огромное значение. Казалось бы, при общей заинтересованности дать Родине самые боеспособные корабли ни к чему ломать копья, но на практике все получалось сложнее. Поэтому уже при рассмотрении проекта послевоенной судостроительной программы у моряков и судостроителей появились крупные разногласия. Так, исходя из опыта войны, мы просили как можно скорее перейти к строительству кораблей по новым проектам. А Наркомат судостроительной промышленности доказывал неизбежность постройки в первые четыре-пять лет кораблей, уже освоенных промышленностью. Это, конечно, было легче, чем налаживать выпуск кораблей новых типов.

Особенно это касалось эсминцев. Например, я доказывал, что нет смысла строить эсминцы без универсальных пушек главного калибра: роль средств ПВО с особой силой выявилась в годы войны. Однако промышленность хотела обеспечить себе реальный и легкий план, выполнение которого гарантировало бы получение премий. «Нужно думать и о рабочем классе», — бросал иногда в пылу полемики В.М. Малышев. Когда я ушел с поста Наркома ВМФ, споры еще не были закончены, но чаша весов явно клонилась в сторону судостроителей.

Забегая вперед, скажу, что даже после войны мы в отдельных случаях продолжали получать корабли старых проектов, недостатки которых выявились еще во время войны.

Из Владивостока я наблюдал, как несколько лет строились эсминцы по старым проектам, недостаточно боеспособные в современных условиях морской войны. Даже в 1951 году, когда я снова работал в Москве, эти эсминцы еще продолжали строиться, преграждая путь новым, более совершенным.

В правительстве по этому поводу состоялся ряд совещаний, на которых было высказано немало взаимных упреков. Меня, например, обвиняли в чрезмерных требованиях к боеспособности кораблей. Но решить эти разногласия было довольно трудно.

Помнится, даже А.А. Жданов, отвечающий за ленинградскую промышленность, не всегда был объективен. «Нужно считаться с заводами и помогать им выполнить план», — говорил он, призывая сделать уступку судостроителям.

Как парадокс, вследствие каких-то недостатков в системе оплаты, Минсудпром всегда «стоял насмерть», ратуя за то, чтобы строить меньше кораблей, хотя деньги на них были отпущены и заводы работали в одну смену. Бывало, И.И. Носенко признавался, что отстоять строительство пяти эсминцев вместо восьми означало обеспечить спокойную работу в министерстве и на заводах на целый год.

Неприятно вспоминать и описывать наши разногласия. Однако из многолетнего опыта сложившихся взаимоотношений с судостроителями я пришел к выводу: подобные споры, как гроза в душный день, очищали атмосферу. В результате мы получали более совершенные корабли. Как мне думается, и сейчас нужно куда больше бояться приятельских отношений: тут скорее может образоваться тихий омут, чем деловых, здоровых споров.

Следует сказать, что между моряками и судостроителями, несмотря на все их разногласия, сложились хорошие деловые отношения. Я с удовольствием вспоминаю разных по своему характеру и знаниям крупных работников судостроительной промышленности — И.Ф. Тевовяна, В.А. Малышева, А.М. Редькина, И.И. Носенко в многих директоров заводов.

Из руководителей промышленности мне дольше всего довелось иметь дело с В.А. Малышевым. Знакомство с ним установилось, когда Вячеслав Александрович перед войной возглавлял Наркомат тяжелого машиностроения. Дизеля и турбины, без чего не мыслится строительство кораблей, находились в ведении этого наркомата. В.А. Малышев, бывший директор Коломенского завода, прекрасно знал, что требуется от дизелей или турбин, которые поставлялись на новые корабли. Я восхищался его энергией и глубокими знаниями. В технике, в производственных процессах он разбирался превосходно. Это неудивительно: Вячеслав Александрович долгое время работал конструктором. За его плечами был огромный опыт.

В годы Великой Отечественной войны В.А. Малышев являлся наркомом танковой промышленности. И в то время нам доводилось работать вместе. Помню, флоту потребовались башни для бронекатеров, точно такие же, какие устанавливались на танках Т-34. Я не раз отправлялся к В.А. Малышеву, чтобы получить два-три десятка этих башен.

— Вот программу по танкам выполним, кое-что сделаем и для флота, — обычно отвечал он.

Я сам понимал, что его заводы перегружены заказами фронта. Но настаивал на своем: флот ведь тоже не может ждать. И Вячеслав Александрович сдавался: — Ладно, выкроим что-нибудь и для вас. И бронекатера получали башни.

После войны В.А. Малышев стал наркомом судостроительной промышленности. Это совпало с новой судостроительной программой и послевоенным восстановлением флота.

Именно тогда разрешались вопросы: что же строить и сколько строить. Как известно, интересы военных моряков и судостроителей часто не совпадают. Мы хотели больше, а Наркомат судостроительной промышленности настаивал урезать наши аппетиты. Мы требовали как можно быстрее переходить на самые новые проекты, а В.А. Малышев доказывал, что потребуется еще ряд лет, пока старые проекты будут заменены новыми и начнется массовый выпуск новых кораблей. Немало спорили. Каждый по-своему был прав. В такой, пусть иногда и чрезмерно горячей, полемике я не вижу ничего, кроме пользы. В спорах рождалась истина.

В начале пятидесятых годов В.А. Малышев назначается заместителем Председателя Совета Министров, но по-прежнему продолжает ведать судостроительной промышленностью. Когда в 1951 году я вернулся на работу в Москву, он меня встретил шуткой: — Ну, опять будем драться?

Хотя и бывали у нас разногласия, работали мы с ним дружно. Его организаторский талант, неутомимость, умение уловить главное и найти ключ к решению труднейших проблем всегда восхищали меня. Военно-Морской Флот многим обязан В.А. Малышеву. Вместе с ним в свое время мы работали, в частности, над первыми корабельными ракетами и атомными подводными лодками...

В 1940 году я был избран депутатом Верховного Совета РСФСР, а затем членом президиума Верховного Совета республики. Работой в президиуме меня не загружали — товарищи щадили, понимали, что дел мне в то время хватало. Но участие в деятельности высших государственных органов давало многое, оно помогало быть в курсе всей жизни страны.

Встречался с М.И. Калининым. Впервые я увидел его еще в 1932 году, когда в составе группы моряков с Черного моря и Балтики приехал в Москву для получения наград за успехи в боевой подготовке. В Свердловском зале Всесоюзный староста вручил мне орден Красной Звезды. Запомнились слова Михаила Ивановича, с которыми он обратился к нам:

— Пришло время принять флоту большее участие в обороне страны.

И сейчас на сессиях Верховного Совета СССР, на которых я присутствовал как член правительства, М.И. Калинин часто интересовался делами флота. Мне нравились простота и демократичность Михаила Ивановича. Зачитав подготовленный проект указа, он всегда добивался его делового обсуждения, настаивал, чтобы как можно больше депутатов высказали свое мнение.

Как-то после совещания мы вместе вышли из здания Совнаркома.

— Зайдемте ко мне, — предложил Михаил Иванович, Жил он в Кремле. Квартира очень скромная. Сводчатые потолки делали ее чуть мрачноватой. Небольшие окна выходили на Манежную площадь.

За ужином Михаил Иванович расспрашивал меня о флоте, о жизни моряков.

— Чудесный народ у вас. Хочется поближе узнать их, на кораблях побывать. Да вот вырваться трудно. Сами видите, сколько работы. Но обязательно съезжу на флот.

Часы, проведенные с этим обаятельным человеком, запомнились мне на всю жизнь.

Следуя правилу хотя бы раз в году побывать на каждом из флотов, я в конце сентября выехал в Мурманск. Эта поездка была продолжительнее той, которую я совершил сюда в 1939 году, и запомнилась больше.

Северный флот был самым молодым и самым малочисленным. Год его рождения — 1933-й. Тогда по новому Беломорско-Балтийскому каналу пришли туда первые боевые корабли. Они составили ядро будущего Северного флота, неплохо обосновались в Полярном. На Севере строилась военно-морская база. Побережье с моря защищалось главным образом береговыми батареями. Взлетная полоса еще не была закончена, а с нее уже поднимались истребители — курносые И-16. Летчики учились действовать совместно с кораблями.

Север мне знаком с юных лет. Едешь туда — будь готов к капризам погоды. Случалось, иной работник наркомата выезжал в конце мая из Москвы в белом кителе, а на Баренцевом море его встречали снежные заряды.

— Тут вам не Севастополь, — посмеивались северяне.

На этот раз там было сравнительно тепло, воздух сух, на море — редкая для тех мест видимость. Над Кольским заливом, однако, курился легкий туман! теплая вода, принесенная Гольфстримом, соприкасалась о охлажденным воздухом. Туман напоминал о приближении зимы. . .

Вечером за чашкой чая и пирогом с семгой вспоминали, как всего шесть-семь лет назад здесь была организована Северная флотилия. Первым ее командующим был Захар Закупнев. Старый, опытный моряк, но недостаточно требовательный, он не справился с обязанностями. Его сменил К.И. Душенов, которого я хорошо знал и по Черному морю и по академии. При нем флотилия превратилась в Северный флот. Кораблей прибавилось, и Душенов приложил немало усилий, чтобы «оморячить» их экипажи.

Говорили мы о том, как всего года три назад корабли ютились у недостроенных причалов в бывшей Екатерининской гавани и Полярный был еще, по сути дела, не городом, а большим селом. А в тот вечер мы уже сидели в двухэтажном здании штаба флота, построенном на отвесной скале, откуда просматривались все причалы и входы в гавань. Основные средства выделялись на строительство базы: на бумаге это была крупная база и город. На деле — пока один-два причала да несколько домов и казарм.

Командующий флотом пожаловался, как трудно идет дело у строителей. Не хватает стройматериалов, людей, а на носу полярная зима с вьюгами, северными сияниями и короткими сумерками всего на несколько часов. Строить тяжело: гранит, место гористое.

Нас успокаивала перспектива — морской театр с большим будущим.

На следующий день вместе с начальником штаба флота мы долго сидели над морской картой Северного театра. Какие огромные просторы! Тысячи миль морских рубежей. А военно-морских средств совсем мало. Так уж исторически сложилось, что с петровских времен Россия развивала морские силы главным образом на Балтике и Черном море, где решались спорные политические вопросы того времени. Поэтому малые по размерам морские театры приобрели решающее значение. Но времена изменились. Становилось все более очевидным, что будущее нашего флота — на Севере и Дальнем Востоке, где он может выйти на широкие океанские просторы. И правительство уделяло этим флотам огромное внимание.

Но создание мощных флотов требовало времени, а в сороковом году уже приходилось думать о близкой войне. Правда, мы не ожидали, что немцы станут проводить крупные операции на Севере: для них он имел вспомогательное значение. Но все же следовало серьезно позаботиться о защите побережья и прежде всего Кольского залива. Вот об этом и шел разговор.

Мы интересовались укреплениями полуострова Рыбачий и полуострова Средний, строительством новых батарей. Командующий флотом контр-адмирал А.Г. Головко настойчиво просил увеличить корабельный состав флота. Действительно, сюда по Беломорско-Балтийскому каналу можно было в следующую кампанию перевести еще ряд кораблей с Балтийского моря. Не представляло труда переправить по железной дороге торпедные катера. Правда, бытовало мнение, будто бы их сложно использовать в условиях сурового Баренцева моря. Опыт войны доказал, однако, что совершенно напрасно опасались этого: катера на Севере успешно действовали во все времена года.

От широкой переброски сил с Балтики на Баренцево море удерживала тогда трудность базирования кораблей на Севере. Но главное было, пожалуй, в другом. В ту пору мы еще полностью не могли оценить важность Северного театра. А когда оценили, положение уже трудно было исправить. Вот и получилось, что в годы войны эсминцы, подводные лодки и катера больше всего были нужны именно на Севере. Но там их не хватало, а в Ленинграде вынужденно бездействовало много кораблей.

После осмотра кораблей и береговых сооружений в Полярном мы вышли в море. Едва миновали остров Кильдин, как эсминец стало сильно класть с борта на борт. Шторма не было, с берега дул совсем слабый ветер, а большие волны вздымались одна за другой. Видно, штормило где-то далеко в Ледовитом океане, и волны, катившиеся нам навстречу, были отголоском разыгравшейся там непогоды. Нельзя было не почувствовать грозное величие океана, внушавшее уважение к людям, плавающим в этих суровых водах.

Особое внимание в беседах мы уделили подводным лодкам. Их было здесь больше, чем других кораблей. Летом флот пережил катастрофу: во время занятий по боевой подготовке погибла одна из лодок. Едва она погрузилась в воду, как связь была потеряна. Искали долго и тщательно, но напрасно: большие глубины затрудняли поиск.

О причинах гибели подводной лодки можно было только гадать. Сделали вывод: надо усилить подготовку подводников, улучшить всю организацию службы. Вывод в основе своей, конечно, правильный. Но, обжегшись на молоке, стали дуть на воду. Установили ненужные ограничения для плавания. Это мешало готовить экипажи к трудным боевым походам.

Из поездки на Север я вынес впечатление: флот там слаб и его надо всячески укреплять. Вскоре мы обсудили северные дела на специальном заседании Главного военно-морского совета. Наметили много мер. Все же они не были достаточно энергичными, и вскоре нам пришлось расплачиваться за это.

В октябре 1940 года вместе с начальником Главного морского штаба я докладывал в Кремле о строительства береговых батарей, которое шло быстрым темпом и приняло огромный размах, особенно на Балтике — от Кронштадта до Палангена (Паланга) и на Севере — от Архангельска до полуострова Рыбачий. Наши западные морские границы укреплялись на всем их протяжении. Государство отпускало для этих целей много средств в техники. Даже часть крупных орудий, предназначенных для кораблей, срочно переоборудовали для береговых батарей.

В Германии заказали мощные подъемные краны для установки тяжелых орудий. Фирма «Демаг» тогда еще формально выполняла свои обязательства.

Мое сообщение было принято к сведению. После доклада собрался было уходить, но мне предложили задержаться. Вышел на минутку в приемную, переговорил о текущих делах с Л.М. Галлером, и он уехал в наркомат. Я остался ждать, прикидывая, какие еще вопросы могли возникнуть у начальства.

— Мне кажется, Галлера на посту начальника Главного морского штаба следует заменить Исаковым, — сказал И.В. Сталин. — Галлер — хороший исполнитель, но недостаточно волевой человек, да и оперативно Исаков подготовлен, пожалуй, лучше.

К тому времени я уже достаточно хорошо знал того и другого. Л.М. Галлер был безупречным исполнителем, обладал огромным жизненным опытом, дольше, чем Исаков, командовал кораблями и флотом, но с годами стал чрезмерно осторожным и не всегда действовал уверенно, инициативно. Исаков отличался более высокой теоретической подготовкой и большими волевыми качествами. У меня и самого сложилось мнение, что И.С. Исаков в качестве начальника Главного морского штаба был бы на своем месте. — Думаю, получится хорошо, — ответил я. Так и было решено. И.С. Исакова назначили начальником Главного морского штаба, Л.М. Галлера — моим заместителем по судостроению.

О разговоре со Сталиным я сразу же рассказал Галлеру. Замена произошла без всяких шероховатостей. Л.М. Галлер был тогда уже в годах, честолюбием не страдал. Приказ есть приказ — так воспринял он новость.

— Приложу все силы, чтобы помочь вам и на этой работе, — сказал чистосердечно Лев Михайлович.

И.С. Исаков назначением был доволен. Новая должность больше соответствовала его активной натуре.

## 4.5 ДИПЛОМАТЫ

В ноябре 1940 года советская делегация во главе с В.М. Молотовым уезжала в Берлин. На проводы было приглашено много ответственных работников. Среди них был и я. За час до отъезда на перроне Белорусского вокзала собралось много провожающих. Всем бросились в глаза военные, одетые в серые шинели немецкого образца с блестящими золотыми погонами. Только военно-морской атташе Германии фон Баумбах был в черном. Завидя меня, он подошел и щелкнул каблуками. Немец сиял. Надо признаться, к тому было достаточно оснований. Легкие победы в Европе следовали одна за другой. Дания, Норвегия, Бельгия, Голландия... Обойдя линию Мажино, немцы вклинились во Францию и вынудили ее капитулировать. Снимки, на которых ухмыляющийся Гитлер поднимается в исторический вагон в Компьенском лесу, где некогда Германия подписала капитуляцию, печатались во всех немецких газетах. Англия, пережив тяжелое поражение в Дюнкерке, опасалась высадки немецкого десанта на островах. Педантичный, на английский манер, Черчилль приказал нарушить его покой в любое время суток, если вдруг появится опасность. Кое-кто уже рисовал мрачную картину эвакуации англичан с острова далеко за океан. Победа над основным противником — Англией, казалось, была близка, и Гитлер рисовал себе радужную картину завоевания и раздела мира. Вот почему Баумбах не мог скрыть своего превосходного настроения. Он познакомил меня с теми немецкими военными, которых я еще не знал. Видно, они прибыли в СССР с особыми полномочиями.

Фон Баумбах начал хвастливый разговор о легких победах немецкого флота при захвате Осло и Нарвика, о новом выгодном положении немецких подводных лодок при базировании их в портах Франции, об огромном тоннаже пущенных ими на дно в последние месяцы торговых судов.

Тем временем перрон уже заполнился высокопоставленными лицами. Толпа гудела, как улей. Не за горами была зима, но вечер выдался тихий, ясный и теплый.

Советская делегация ехала в Берлин, чтобы заявить Гитлеру о его непонятном и недопустимом поведении в Румынии, Болгарии и Финляндии. Назревал дипломатический конфликт и охлаждение в отношениях. Заключенный договор уже не выдерживал испытания временем. Однако тонкости этого дела знали еще немногие. Только в папке В.М. Молотова да работников НКИД были под большим секретом подобраны материалы, говорящие о нарушениях договора, и тезисы предлагаемых переговоров.

Когда поезд тронулся, все стали разъезжаться. Я проехал в наркомат, где меня ждали срочные дела...

Бывая в Кремле, я мельком слышал отдельные замечания И.В. Сталина или В.М. Молотова, что немцы стали вести себя по отношению к нам хуже, чем раньше. Однако серьезного значения этому пока не придавалось.

Мне было известно, что в Германию мы поставляем зерно, нефть, марганец. Наши представители закупали у нее нужные нам механизмы, оборудование и приборы. Для Военно-Морского Флота приобретались большие плавучие краны. Они были необходимы для установки корабельной и береговой артиллерии крупного калибра. Правда, фирма «Демаг» еще не успела поставить нам ни одного крана. Одним словом, провожая делегацию, я не думал, что именно ее поездка станет переломным моментом в наших отношениях с Германией и что договор вскоре превратится в простой клочок бумаги. Гитлер уже начал свои разглагольствования о мировом господстве, о неизбежном поражении Англии... А Молотову, высказавшему удивление по поводу посылки немецкой миссии в Румынию и концентрации немецких войск в Финляндии, фюрер объяснил: дескать, миссия в Румынию послана по просьбе Антонеску, а войска через Финляндию следуют в Норвегию. Но факты говорили о другом. Немцы прочно оседали на наших границах.

И.В. Сталин в ту пору стал более открыто высказывать недовольство поведением Гитлера: мол, немцы просят больше поставок, а сами нарушают свои обязательства да к тому же еще ведут подозрительную возню на границах.

Наши представители — моряки — доносили из Германии, что их стали ограничивать в передвижении по стране, отказались показать те объекты, которые раньше сами предлагали осмотреть.

Баумбаха, еще более любезного, чем прежде, начали вдруг подозрительно интересовать сведения о нашем флоте. Однажды он «поинтересовался» данными об условиях плавания по Северному морскому пути. Я приказал морякам впредь отказывать в удовлетворении подобного любопытства.

Исходя из международной обстановки, партия и правительство принимали самые энергичные меры для укрепления обороноспособности страны. На нужды обороны выделялись, по существу, неограниченные средства. Промышленность резко увеличила выпуск новых самолетов, танков, различных орудий и кораблей (кроме крупных). Это сыграло большую роль в годы войны и в конечном итоге обеспечило нашу победу, несмотря па трудности, связанные с перебазированием заводов в восточные районы. Однако, заботясь об укреплении обороноспособности страны, наш наркомат и Главный морской штаб все еще не имели четких указаний относительно повышенной боевой готовности флотов, о предполагаемых совместных действиях флота с другими родами войск.

В самом конце 1940 года я докладывал правительству о базировании кораблей на Балтике. Зима стояла на редкость суровая. Все базы, включая Таллин, замерзли. Речь шла об использовании Балтийским флотом Либавы. Пользуясь случаем, я попытался выяснить точку зрения руководства на возможность конфликта с гитлеровской Германией, сказав, что флоту нужна ориентировка в этом вопросе.

— Когда надо будет, получите все указания, — коротко ответил Сталин.

По характеру работы мне приходилось встречаться с иностранными дипломатами. Летом 1940 года, в дни поражения Франции, к нам в наркомат приехал французский военный атташе генерал Пети. Я не знал его близко, но не раз беседовал с ним на дипломатических приемах. Пети был общительным человеком, и я чувствовал, что он относится к Советскому. Союзу доброжелательно. В лице фашистской Германии он видел не только военного противника Франции — он искренне ненавидел фашизм.

Генерал Пети тяжело переживал национальную катастрофу своей страны. Когда суверенной Франции не стало, он был вынужден оставить дипломатический пост в Москве и возвратиться на родину.

Когда Пети вошел в мой кабинет — он приехал проститься, — лицо его было бледным. Я пригласил его сесть. Хотелось сказать что-нибудь утешительное.

— Понимаю, что вам приходится ехать домой в печальной обстановке, но вы солдат и, надеюсь, мужественно перенесете все испытания.

Пети встал. На глазах его появились слезы. Он не скрывал их. Мы попрощались.

В дальнейшем, оставив военную службу, Пети не изменил своего отношения к Советскому Союзу.

Бывали разговоры и совсем иного плана. Вечером 7 ноября 1940 года — в этот день обычно устраивались большие приемы в особняке НКИД на Спиридоньевке — к подъезду одна за другой подкатывали машины. В большом зале и в боковых комнатах собралось много народа. Здесь были и дипломаты воюющих стран и нейтралы. События в Европе давали о себе знать: преобладали военные мундиры. Гости размещались по неписаному правилу: ближе к хозяину — представители крупных держав, подальше — представители малых стран. Наше положение было выгодным и вместе с тем щекотливым: Советский Союз тогда не участвовал в войне, и мы могли, следовательно, беседовать с представителями той и другой стороны. Надо было держаться учтиво, однако никому не выражать открытого сочувствия.

Я знал, что ко мне непременно подойдут военно-морские атташе Англии и Германии. Каждый постарается рассказать какую-нибудь новость, характеризующую его страну с наиболее благоприятной стороны, и будет внимательно следить, какое это произведет впечатление.

Ко мне действительно подошел немецкий военно-морской атташе фон Баумбах, поздравил с праздником, а самого, вижу, так и распирает от желания похвастаться немецкими победами: время для этого было подходящее. Английский флот переживал тогда тяжелые дни. Немецкая авиация бомбила его, ставила мины в английских водах. Флот искал убежища в отдаленных портах империи. Баумбах начал выкладывать свои «новости». Помнится, я прервал его вопросом: -А вы не жалеете, что вам не приходится принимать непосредственного участия в морских операциях?

Передо мной был далеко не молодой человек, с морщинами на лице, редкими волосами, с погонами капитана первого ранга. Вероятно, он давно мечтал об адмиральском чине. — Морское командование считает этот пост сейчас очень важным и едва ли согласится на мой перевод, — ответил фон Баумбах.

В толчее не заметив немца, ко мне приблизился английский морской атташе. Он столкнулся с Баумбахом лицом к лицу и резко повернул в сторону: противнику не полагается подавать руки, надо делать вид, что не замечаешь его. Я видел, что англичанин остановился вблизи нас и ждал возможности отдать долг вежливости. Закончив разговор с Баумбахом, я пошел навстречу англичанину: ничего не поделаешь, дипломатия! Английский атташе был сдержан, не то что фон Баумбах, который готов был долго еще рассказывать о необыкновенных успехах немцев в Атлантике и Средиземном море.

Баумбах покинул нашу страну накануне нападения немецкой армии на Советский Союз. Адмиральской карьеры он так и не сделал. В годы войны в печати проскользнула заметка, в которой говорилось, что капитан фон Баумбах расстрелян по приказу Гитлера за то, что неправильно информировал его о действительной мощи советского флота.

Насколько достоверна была эта заметка, судить не берусь, но больше о Баумбахе ничего не слышал.

На том же приеме ко мне подошел наш известный генерал, бывший граф, А.А. Игнатьев. Он был в форме. По-военному вытянулся, щелкнул каблуками и доложил:

— Генерал-майор Игнатьев.

Неподалеку от нас с кем-то беседовала его жена. — Наташа, иди сюда, — обратился к ней Игнатьев. В то время он уже был достаточно известен своей книгой «50 лет в строю». Привязанность к Родине у бывшего графа пересилила его подозрительное отношение к большевикам. А.А. Игнатьев тесно сблизился с определенными кругами нашей интеллигенции и до конца своих дней оставался горячим патриотом своей Отчизны.

— А ведь мы с вами, кажется, знакомы? — спросил я Игнатьева. — Извините, запамятовал.

— Однажды случай свел меня с вами в Париже, — пояснил я.

Пришлось напомнить, как на улице Гренель, где размещалось советское посольство, меня представил ему секретарь атташе Бяллер. А.А. Игнатьев, как посредниц нашего торгпредства, спешил в какую-то французскую фирму.

Алексей Алексеевич рассмеялся и, кажется, готов был рассказать о своей деятельности в Париже, но, метнув в сторону взгляд и заметив кого-то, извинился и, выпрямив свою еще довольно статную фигуру, направился туда. Старые дипломаты не могут подолгу задерживаться на одном месте: это непроизводительная трата времени. Им требуется всех повидать, со всеми поздороваться, переброситься с каждым хотя бы двумя-тремя словами. Таким я видел его еще не один раз. Мы договорились с Игнатьевым как-нибудь встретиться и поподробнее поговорить. Но такая встреча не состоялась. А жаль! Этот на редкость любознательный человек мог бы рассказать много интересного. Я виделся с ним еще несколько раз в дни больших приемов.

## 4.6 ВЫСОКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ — КЛЮЧ К ПОБЕДЕ

Найти правильную, наиболее целесообразную форму руководства военными делами непросто: все в ней должно подчиняться единой цели — защите отечества. Без четкой, ясной, отработанной в мирные дни системы организации во всех звеньях, начиная от высших и кончая низшими, не может быть успеха в войне. Я подразумеваю узаконенные уставными положениями взаимоотношения между командованием различными родами войск, согласованное взаимодействие всех видов оружия, стратегическую, тактическую и оперативную готовность наших войск в любую минуту отразить нападение врага. Все — от наркома до солдата — должны знать, что им надлежит делать в случае вражеского нападения.

«Вот, дескать, товарищ глаголет давно всем известные, банальные истины», — вероятно, подумают некоторые. Но я хочу остановиться на этих всем известных истинах.

К сожалению, мы очень редко поднимаем этот вопрос и слишком мало говорим о прошлых недостатках в организации. Видно, это происходит, во-первых, потому, что тема эта сама по себе скучная, у многих мемуаристов нет аппетита к ней. Во-вторых, почему-то бытует неправильное представление: дескать, вопросы организации относятся к области бюрократизма. (К слову сказать, бюрократу раздолье именно там, где нет порядка.)

В своей жизни мне не раз приходилось слышать; «Не так уж важно, кто кому подчинен. Все люди грамотные, и все одинаково стремятся выполнить порученное дело как можно лучше...» Глубокое заблуждение!

Вопросы воспитания личного состава, сознательного выполнения своих обязанностей каждым бойцом, организации службы в армейских частях и на кораблях всегда стояли в центре внимания нашей партии.

Насколько сложно обучать и воспитывать командира и бойца, как их воспитание тесно связано с дисциплиной в воинских частях, мне довелось услышать от М.В. Фрунзе еще в 1924 году, когда он выступал на гарнизонном собрании командного состава в Ленинграде.

Помню, еще во время службы на Черном море я убедился в том, что вопросы организации корабельной службы играют исключительно важную роль. Мне пришлось на крейсере «Красный Кавказ», по существу, создавать ее заново. Это было вызвано тем, что наш корабль недавно поднял Военно-морской флаг, а его вооружение, Которое следовало быстро освоить, резко отличалось от того, каким были оснащены другие крейсера.

У меня появился интерес к лучшей отработке всех деталей повседневной боевой службы. Во всех этих делах большую поддержку оказывал мне помощник командира корабля А.В. Волков. До предела аккуратный, организованный, он творчески разрабатывал всевозможные мероприятия на крейсере. Ходит, бывало, по верхней палубе с блокнотом и карандашом в руках и подсчитывает, сколько старшин и матросов должны обслуживать различные приборы, механизмы, устройства. Затем мы сводили воедино все части сложного корабельного организма, составляли множество расписаний, дополняли их десятками инструкций — отдельно для механиков, отдельно для артиллеристов и т. д.

На «Красном Кавказе» имелась типография. Мы сами издавали различные инструкции и брошюры об организации службы на корабле. Наша главная задача состояла в том, чтобы научить весь личный состав действовать по этим инструкциям, как иногда говорят, автоматически. Только тогда матрос не допустит в бою ошибок, сумеет даже в темноте, на ощупь, найти среди бесчисленных механизмов нужный ему клапан или трубопровод и исправить его.

Уже значительно позже на флотах появилось официальное приказание: «Отрабатывать действия личного состава до автоматизма!»

Эта кропотливая работа потребовала от нас упорства, выдержки, нервов. Зато служба на корабле стала легче, а сам корабль — боеспособнее.

Лет восемь — десять спустя мне пришлось снова побывать на «Красном Кавказе», и я видел, как стремительно разбегался личный состав по боевой тревоге. «Значит, труды наши не пропали даром», — подумал я.

Уже в годы Отечественной войны А.М. Гущин, который в то время командовал «Красным Кавказом», рассказывал мне, как высокая организация службы на крейсере помогала его команде с честью выполнять самые ответственные боевые задания. Он отметил это потом н в своей книге «Курс, проложенный огнем».

Признаюсь, в своем увлечении организацией службы я временами превращал это в самоцель, недооценивая роль воспитательной работы. Мне хотелось все уложить в рамки составленных мною расписаний и инструкций. На деле не всегда так получалось. Устраивает, скажем, флагманский физинструктор спортивные соревнования по футболу, баскетболу, легкой атлетике и требует отпустить с корабля побольше народу. А команде по строгому расписанию следовало нести вахту.

— Ты уж не спорь с ним, пусть матросы позанимаются спортом. Вот выйдем в море, тогда все встанет на свое место, — уговаривал меня командир крейсера Н.Ф. Заяц.

Я кипятился, доказывал: дескать, нельзя ради футбола нарушать дисциплину...

Говорят, любая крайность вредна. Но молодости всегда свойственны излишняя горячность, неуступчивость. Со временем, повзрослев, я уже не доводил любое дело до крайности.

Я привел конкретный пример из своей флотской жизни, касающийся организации службы лишь на одном корабле. Беспорядок или, наоборот, высокая дисциплина личного состава на одном крейсере снижает или повышает боеспособность всего соединения. А о значении четкой организации центрального аппарата Вооруженных Сил и говорить нечего. Но, к сожалению, иногда у нас не придавалось этому вопросу должного значения. Приведу хотя бы несколько примеров.

В начале 1946 года на одном из совещаний, где речь шла совсем о других делах, Сталин вдруг обратился к присутствующим:

— Не следует ли нам упразднить Наркомат Военно-Морского Флота?

Вопрос был поставлен неожиданно, никто не осмелился сразу высказать свое мнение. Поручили Генеральному штабу продумать его и доложить свои соображения правительству. Я тоже попросил какой-то срок, чтобы обсудить этот вопрос в своем наркомате и прежде всего в Главном морском штабе.

Основываясь на опыте Отечественной войны, мы составили доклад. Исходили из убеждения, что современные операции действительно требуют совместного участия различных видов и родов Вооруженных Сил и управления ими из одного центра. Мы считали, что вопрос поставлен правильно и объединение Наркоматов обороны и Военно-Морского флота целесообразно. Но каждый вид Вооруженных Сил должен иметь и достаточную самостоятельность. Поэтому, доказывали мы, разумно оставить бывшему Наркому ВМФ, как бы он ни назывался в дальнейшем, широкие права, в том числе и право обращаться как в правительство, так и в другие наркоматы. В Генштабе, как высшем и едином оперативном органе, надо сосредоточить лишь все оперативные проблемы, планирование развития боевых сил и средств на случай возможной войны.

Этот доклад был направлен Председателю Совнаркома И.В. Сталину, но нигде не обсуждался. Вскоре меня вызвали в Наркомат обороны, и я узнал, что решение уже состоялось. 25 февраля 1946 года вышел Указ об упразднении Наркомата ВМФ. Так и было сказано — упразднить...

А четыре года спустя Наркомат Военно-Морского Флота был создан вновь. Многим это показалось непонятным. Опыт прошедшей войны показал, что в стране должен быть единый орган руководства Вооруженными Силами. На Западе, в частности в Америке, тогда настойчиво искали новую, более совершенную форму военной организации, причем считалось бесспорным: должен быть один руководящий орган. А мы, организовав такое ведомство раньше, чем США, вдруг от него отказались. Разделив Министерство обороны в 1950 году на два наркомата, мы, по существу, сделали шаг назад.

Конечно, бывали всякие трения в едином министерстве, но вовсе не потому, что организация в принципе была неправильной, просто ее недостаточно отработали.

Прошло время, и пришлось объединять министерства снова.

Думаю, и в 1937 году, когда решался вопрос о руководстве флотом, не нужно было создавать отдельного наркомата. Тщательно и всесторонне взвесив все «за» и «против», можно было найти более разумную форму руководства. Единство управления всеми Вооруженными Силами надо было сочетать с предоставлением достаточной самостоятельности Военно-Морскому Флоту. Но уж коль было решено создать отдельный Наркомат ВМФ, то следовало глубже, серьезнее продумать структуру двух наркоматов, на которые в случае войны ложилась огромная ответственность за судьбы страны.

По опыту всего нашего народного хозяйства мы давно убедились в том, как вредны всякого рода скороспелые перестройки, ломки, реорганизации. Чем сложнее и многообразнее техника, тем больше в народном хозяйстве появляется новых отраслей, тем труднее объединить их в цельный, слаженный организм, тем важнее продуманная, научно обоснованная организация. Военное дело предъявляет в этом смысле наиболее высокие требования. Оно опирается на самую новую и самую сложную технику, которую надо использовать в бою с наибольшим успехом. Военная организация должна быть выверена н отработана в мирное время особо тщательно и строго. Решающий экзамен она держит лишь один раз — во время войны. Тогда исправлять ошибки уже поздно, расплачиваться за них приходится кровью.

Мне хочется еще вспомнить, как произошло разделение Балтийского флота на два: восьмой и четвертый.

Однажды в конце января 1946 года И.В. Сталин приказал мне позвонить ему по телефону.

— Мне кажется, Балтийский флот надо разделить на два флота, — неожиданно начал он.

Я попросил два-три дня, чтобы обдумать это предложение. Он согласился. Посоветовавшись со своими помощниками, я доложил Сталину мнение моряков: Балтийский морской театр по своим размерам невелик, поэтому на нем целесообразнее иметь одного оперативного начальника. Имея в своем распоряжении все боевые корабли, он может эффективнее использовать их в нужном направлении. Базируясь в Рижском заливе, наши корабли совершенно свободно могут действовать как в южной части Балтики, так и в Финском заливе. Но делать это удобнее, когда флот не разделен.

И.В. Сталин ничего не ответил, но явно недовольный повесил трубку. Неделюдве спустя по указанию Сталина в Наркомате ВМФ было созвано специальное совещание, на которое прибыли А.И. Микоян и А.А. Жданов. Не передавая прямого приказания, Андрей Александрович, однако, намекнул собравшимся, что мнение Сталина расходится с мнением Наркома ВМФ, то есть с моим. Согласившийся, было, со мной на предварительном совещании, Жданов занял диаметрально противоположную позицию, узнав мнение Сталина по этому вопросу. В этой обстановке голоса разделились. Адмирал И.С. Исаков, к моему большому удивлению, присоединился к мнению Жданова. Так же поступил и адмирал Г.И. Левченко. Только начальник Главного морского штаба адмирал С.Г. Кучеров стоял на позициях своего наркома.

В конце совещания я заверил Микояна и Жданова, что мы наилучшим образом выполним то приказание, которое получим, но считал бы необходимым еще раз лично доложить И.В. Сталину о нецелесообразности разделения Балтийского флота. На том и разошлись.

Я впервые почувствовал, что не нахожу поддержки у своих заместителей. Кое-кто побоялся «взять круто к ветру» и, «потравив шкоты», предпочел «идти по ветру». Все знали, что мнения, высказанные на совещании, будут известны Сталину.

На следующий день меня и моих заместителей, И.С. Исакова, Г.И. Левченко и С.Г. Кучерова, вызвали в кабинет Сталина. Едва мы вошли, я понял: быть грозе. Сталин нервно мерил шагами кабинет. Не спросив нашего мнения, не выслушав никого из нас, начал раздраженно: — За кого вы нас принимаете?..

На меня обрушился далеко не вежливый разнос. Я не выдержал:

— Если не пригоден, то прошу меня снять... Все были ошеломлены. В кабинете воцарилась гробовая тишина. Сталин остановился, бросил взгляд в мою сторону и раздельно произнес: — Когда надо будет, уберем.

Несколькими месяцами позднее меня сняли с должности. Балтийский флот разделили на два, хотя никому из исполнителей эта новая организация не была понятна. Лишь в 1956 году удалось исправить эту ошибку.

До Великой Отечественной войны, как известно, нашей стране пришлось участвовать в нескольких военных кампаниях. Руководство ими осуществлялось распоряжениями, поступавшими из кабинета И.В. Сталина. Нарком обороны на деле не был Верховным Главнокомандующим, а Нарком Военно-Морского Флота не являлся главнокомандующим флотами. Все решал И.В. Сталин. Остальным предоставлялось действовать в соответствии с принятыми им решениями.

При таком порядке люди отвыкали от самостоятельности и приучались ждать указаний свыше. Работа военного аппарата в такой обстановке шла не планомерно, а словно бы спазматически, рывками. Выполнили одно распоряжение — ждали следующего. Вспоминается финская кампания. Постоянно действующего органа — ставки или штаба, который координировал бы действия армии, флота, авиации, не было. В кабинете И.В. Сталина обычно находились Нарком обороны и начальник Генерального штаба. Вызывали еще кого-нибудь из исполнителей. Там и принимались крупные решения.

Случалось, мы узнавали о намеченных операциях, когда и времени на подготовку почти не оставалось. Иногда меня просто приглашал Нарком обороны К.Е. Ворошилов и сообщал, что решено то-то и то-то.

Как-то в ходе финской войны у И.В. Сталина возникла мысль послать подводные лодки к порту Або, расположенному глубоко в шхерах. Так и решили, не посоветовавшись с морскими специалистами. Я вынужден был доложить, что такая операция крайне трудна.

— Мы можем с известным риском послать подводные лодки в Ботнический залив, — доказывал я, — но незаметно подойти к самому выходу из Або по узкому шхерному фарватеру почти невозможно.

Прекратив разговор со мной, Сталин тут же вызвал начальника Главного морского штаба Л.М. Галлера и задал ему тот же самый вопрос. Сперва Лев Михайлович смешался и ничего определенного не ответил. Но несколько поколебавшись все же подтвердил мою точку зрения:

— Пробраться непосредственно к Або очень трудно. Задание подводникам было изменено, На этом и других примерах я убедился; со Сталиным легче всего было решать вопросы, когда он находился в кабинете один. Тогда он спокойно выслушивал тебя и делал объективные выводы.

К слову сказать, я заметил, что Сталин никого не называл по имени и отчеству. Даже в домашней обстановке он называл своих гостей по фамилии и непременно добавлял слово «товарищ». И к нему тоже обращались только так: «товарищ Сталин». Если же человек, не знавший этой его привычки, ссылаясь, допустим, на А.А. Жданова, говорил: «Вот Андрей Александрович имеет такое мнение. . . » — И.В. Сталин, конечно, догадываясь, о ком идет речь, непременно спрашивал: «А кто такой Андрей Александрович?..»

Исключение было только для Б.М. Шапошникова. Его он всегда называл Борисом Михайловичем. Но я отвлекся. . .

Финская кампания выявила крупные недостатки не только в боевой подготовке наших войск и флота. Она показала, что организация руководства военными действиями не была достаточно отработана и в центре.

На случай войны — большой или малой — надо заранее знать, кто возглавит Вооруженные Силы, на какой аппарат можно будет опираться: на специально созданный орган или Генеральный штаб? Эти вопросы отнюдь не второстепенные. От их решения зависит четкая ответственность за подготовку к войне и ведение самой войны. Стоило по-настоящему взяться за это звено еще в мирное время, как потянулась бы длинная цепь других проблем, которые следовало решить заранее в предвидении возможной войны.

Нельзя сказать, что в последние предвоенные месяцы вышестоящие инстанции мало занимались военными вопросами. Я уже говорил о том, как много делалось в тот период. Но не могу припомнить случая, чтобы где-нибудь поставили естественный и само собой напрашивающийся вопрос: а что, если война разразится в ближайшее время? Не возникали и такие вопросы: готовы ли наши Вооруженные Силы встретить во всеоружии врага? Какой конкретно орган возглавит оборону и кто персонально готовится к выполнению обязанностей Верховного Главнокомандующего?

Вспоминается финская война. Председателем Совнаркома тогда был В.М. Молотов, а вся власть фактически сосредоточивалась в руках Сталина. Не занимая официального поста в правительстве, он руководил всеми военными делами.

Получив суровый урок зимой 1939/40 года, мы не сделали, к сожалению, всех выводов. Поэтому положение в центральном аппарате мало изменилось и к моменту нападения на нас фашистской Германии.

Лично я рассуждал примерно так: «Коль в мирное время не создано оперативного органа, кроме существующего Генерального штаба, то, видимо, во время войны аппаратом Ставки станет именно он — Генеральный штаб. А Ставка? В нее, надо думать, войдут крупные государственные деятели. Значит, возглавлять ее должен не кто иной, как сам Сталин».

Но какова будет роль Наркома обороны или Наркома Военно-Морского Флота? Ответа на этот вопрос я не находил.

Что же получилось на самом деле? Со свойственным И.В. Сталину стремлением к неограниченной власти он держал военное дело в своих руках. Системы, которая могла бы безотказно действовать в случае войны, несмотря на возможный выход из строя отдельных лиц в самый критический момент, не существовало. Война застала нас в этом отношении не подготовленными.

Ставка Главного Командования Вооруженных Сил во главе с Наркомом обороны

С.К. Тимошенко была создана 23 июня 1941 года, то есть на второй день войны. И.В. Сталин являлся одним из членов этой Ставки.

Считаю, было бы лучше, если б Ставку создали, скажем, хотя бы за месяц до войны. Оснований для этого в мае — июне 1941 года имелось достаточно. Учреждение Ставки и ее сбор даже в канун войны, 21 июня, когда И.В. Сталин, признав войну весьма вероятной, давал указание И.В. Тюленеву (около 14 часов) и Наркому обороны с начальником Генерального штаба (около 17 часов) о повышении боевой готовности, сыграло бы свою положительную роль, и начало войны тогда могло быть другим.

Первые заседания Ставки Главного Командования Вооруженных Сил в июне проходили без Сталина. Председательство Наркома обороны маршала С.К. Тимошенко было лишь номинальным. Как члену Ставки, мне пришлось присутствовать только на одном из этих заседаний, но нетрудно было заметить: Нарком обороны не подготовлен к той должности, которую занимал. Да и члены Ставки тоже. Функции каждого были не ясны — положения о Ставке не существовало. Люди, входившие в ее состав, совсем не собирались подчиняться Наркому обороны. Они требовали от него докладов, информации, даже отчета о его действиях. С.К. Тимошенко и Г.К. Жуков докладывали о положении на сухопутных фронтах. Я всего один раз, в конце июня, доложил обстановку на Балтике в связи с подрывом на минах крейсера «Максим Горький» и оставлением Либавы, хотя и был членом Ставки.

10 июля учредили Ставку Верховного Командования. 19 июля, почти через месяц после начала войны, Сталин был назначен Наркомом обороны, и 8 августа Ставка Верховного Командования Вооруженных Сил была переформирована в Ставку Верховного Главнокомандования. И.В. Сталин занял пост Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами. О его назначении знали тогда немногие. Только после первых успехов на фронтах в сообщениях, публиковавшихся в печати, Сталина стали называть Верховным Главнокомандующим.

В состав Ставки Верховного Главнокомандования я в то время не входил. Практически я этого не ощущал: как и раньше, вызывался в Ставку только по вопросам, касавшимся флота. В состав Ставки меня снова ввели лишь 17 февраля 1945 года. Этим же постановлением был утвержден членом Ставки Маршал Советского Союза А.М. Василевский, к тому времени уже давно занимавший поет начальника Генерального штаба.

Невольно вспоминается, как еще долго, в тяжелых условиях временного отступления, приходилось нам отрабатывать организацию руководства войной.

В те дни события развивались с неимоверной быстротой. Противник стремительно рвался к Москве и Ленинграду. Г.К. Жуков выехал на фронт. Вскоре начальником Генштаба вновь стал Б.М. Шапошников. Смена людей на таком важном посту в столь трудный, я бы сказал, критический момент для страны вряд ли была своевременной. Это тоже результат непродуманности в системе военного руководства и подборе кадров. Конечно, Г.К. Жуков при всех его неоспоримых полководческих способностях не очень подходил для роли начальника Генерального штаба. Штабная работа была не я его характере. Однако подумать об этом следовало бы раньше.

В первой декаде июля меня вызвали в кабинет С.К. Тимошенко, и там я после значительного перерыва в первые дни войны встретился со Сталиным. Он стоял за длинным столом, на котором лежали карты — только сухопутные, как я успел заметить. — Как дела на Балтике? — спросил Сталин. Я хотел развернуть карту

Балтийского моря и доложить обстановку, но оказалось, что в данный момент его интересовала лишь оборона Таллина и островов Эзель и Даго. Он спросил меня, нельзя ли вывезти с островов артиллерию, чтобы усилить ею сухопутные войска.

Я ответил, что шансов на успешную эвакуацию орудий береговой обороны мало. Они нанесут врагу больший урон там, где установлены, — на островах. Сталин согласился. На том разговор закончился.

Насколько помню, вопрос об артиллерии зашел тогда в связи с созданием оборонительной полосы в районе Вязьмы. Мы выделили туда два дивизиона морской артиллерии. Командующий артиллерией фронта Л.А. Говоров сам выбрал места установки орудий. Вместе с армейскими частями моряки готовились встретить врага.

До конца июля — точнее до первой бомбежки Москвы — члены Ставки иногда собирались в кабинете Сталина в Кремле. Он имел обыкновение вызывать на заседания Ставки лишь того, кого находил нужным. По сути дела, и в самой Ставке установилось полное единовластие. Стиль руководства в то время не был по-военному четким. Я видел, как Сталин по простому телетайпу связывался из своего кабинета с фронтами. Он не считал необходимым отдавать приказания, соблюдая порядок подчиненности. Вызывал непосредственного исполнителя, часто не ставя в известность даже его начальника. Понятно, что в исключительных случаях можно было так поступать, но делать это правилом недопустимо. Недооценка системы и организации в руководстве со стороны Сталина оставалась до конца его дней.

Я, как Нарком ВМФ, ощущал подобный подход к делу очень часто. В мирное время многие вопросы, касающиеся всех Вооруженных Сил, в том числе и флота, нередко решались без моряков, без учета нашей специфики. В годы войны с этим стало еще сложнее. Флоты, как правило, оперативно подчинялись фронтам и получали приказы оттуда. Ввиду отсутствия положения о том, что такое оперативное подчинение (директива об этом вышла только 4 апреля 1944 года), фронты нередко вмешивались во внутреннюю жизнь флотов. Приходилось за этим следить и всеми путями исправлять положение.

Ставка и созданный 30 июня Государственный Комитет Обороны еще долго переживали организационные неполадки, неизбежные в период становления. В дальнейшем их организация улучшилась. У Ставки завязались более тесные отношения с командующими фронтами. Сталин внимательно прислушивался к их мнению. Все крупные операции, например, Сталинградская, Курская и другие, подготавливались уже совместно с фронтами. Несколько раз мне довелось наблюдать, как вызванные к Сталину командующие фронтами не соглашались с его мнением. Нередко в подобных случаях оп предлагал еще раз взвесить, продумать, прежде чем принять окончательное решение. Часто Сталин соглашался с мнением командующих. Мне думается, ему даже нравились люди, имевшие свою точку зрения и не боявшиеся отстаивать ее.

В случаях разногласий отрицательную роль, как правило, играли отдельные его ближайшие сотрудники. Они, менее сведущие, чем он сам и командующие фронтами в военном деле, обычно советовали не противиться и соглашаться со Сталиным. Так было в больших и малых делах, в мирное время и в годы войны. Поэтому, как я уже говорил, у меня сложилось твердое убеждение, что лучше решать вопросы было тогда, когда Сталин находился один. К сожалению, за все годы работы в Москве у меня было всего два-три таких случая.

Центральный военный аппарат претерпел немало изменений и стал более гибким. Нашел свое место и Генеральный штаб, с которым Сталин считался. Без докладов начальника Генштаба не принимались никакие решения.

Почему же все-таки столь трудно складывалось управление боевыми действиями на фронтах в начале войны?

Мне думается, потому, что не было четкой регламентации прав и обязанностей среди высоких военачальников и высших должностных лиц страны. А между тем именно они должны были знать свое место и границы ответственности за судьбы государства. Ведь в ту пору мы были уже уверены, что в предстоящей войне боевые операции начнутся с первых же ее часов н даже минут. В этом убеждали нас опыт и первой мировой войны, н события в Испании, и главным образом начавшаяся в 1939 году вторая мировая война.

Мне думается, неправильной была просуществовавшая всю войну система выездов па фронты представителей а уполномоченных Ставки. Обычно их посылали на тот или иной фронт перед крупными операциями, и там они нередко подменяли собой командующих. Тем самым словно бы подчеркивалось недоверие к организации дела на фронтах.

Для военных людей давно уже стало азбучной истиной: с первых минут войны следует ожидать мощных ударов авиации. Следовательно, связь и коммуникации, особенно в прифронтовой полосе, могут быть сразу же нарушены. От местного командования потребуется умение действовать самостоятельно, не дожидаясь указаний сверху. Все указания, какие только возможны, надо дать заблаговременно, еще в мирную пору. Однако из за того, что не было четкой организации в центре, многие вопросы оставались нерешенными и на местах. Так и для Военно-Морского Флота ряд важных вопросов оставался нерешенным. Какому фронту будет подчинен тот или иной флот в случае войны? Как будет строиться их взаимодействие?

Мы, к сожалению, как и Наркомат обороны, не имели четких задач на случай войны. Все замыслы высшего политического руководства хранились в тайне. Если бы перед войной были проведены более широкие совещания военных руководителей, выслушаны их мнения и заслушаны откровенные доклады о готовности Вооруженных Сил, мы избежали бы многих неприятностей в начальный период. В результате только таких совещаний могли быть поставлены и правильные задачи всем видам Вооруженных Сил.

В те годы мы все относились к И.В. Сталину как к непререкаемому авторитету. У меня, например, не возникало никаких сомнений в правильности его действий. Раздумья о правомерности отдельных решений Сталина по военным вопросам пришли гораздо позднее. Однако справедливости ради следует подчеркнуть: пережив трагическую обстановку первых дней войны. Сталин оказался на высоте во все последующие годы. Он понял характер современных операций и прислушивался к советам полководцев. Совершенно неверно утверждение, будто бы он по глобусу оценивал обстановку и принимал решения. Я мог бы привести много примеров, когда Сталин, уточняя с военачальниками положение на фронтах, знал все, вплоть до положения каждого полка. Он постоянно имел при себе записную книжку, в которой ежедневно отмечал наличие войск, выпуск продукции по важным позициям и запасы продовольствия.

Говоря о просчетах И.В. Сталина в предвоенный период и в начале войны, не следует забывать и ту положительную роль, которую сыграл его личный авторитет в критические для нашей страны дни и в достижении окончательной победы.

Мне хотелось бы подробнее остановиться на организации центрального аппарата Военно-Морских Сил.

Военно-морской флот издавна, даже еще в эпоху парусных кораблей, из-за своеобразных условий, в которых он действует — под этим я понимаю морские в океанские просторы с их стихиями, — требует особенно высокого уровня организации. И чем совершеннее становился флот, тем больше приходилось морякам уделять внимания корабельной службе, теории и практике вооруженной борьбы на море.

К моменту создания самостоятельного Наркомата ВМФ наш флотский организм на всех театрах представлял уже сложную систему, которая объединяла надводные и подводные корабли, морскую авиацию, войска ПВО флота, береговую оборону, морскую пехоту и т. д. Корабельные соединения включали линкоры, крейсера, эсминцы, подводные лодки, тральщики, всевозможные катера, плавучие базы. В авиацию входили различные типы самолетов, от истребителей до больших морских летающих лодок. Береговая оборона, некогда состоявшая из одних батарей, предназначенных для защиты побережья только с моря, в конце тридцатых годов уже имела многообразные средства обороны военно-морских баз не только со стороны моря, но и с воздуха, а в некоторых случаях и с суши.

После гражданской войны страна приступила к восстановлению флота.

Как я уже писал, в ту пору в головах моряков и некоторых армейских товарищей было много разных идей по поводу будущего нашего флота. Правильное решение указали партия и правительство: не задаваться непосильными, трудно выполнимыми планами, исходить из экономических возможностей страны, но строить такой флот, которому было бы под силу защитить морские рубежи.

В свое время Управление РККФ органически вошло в Народный комиссариат по военным и морским делам. В конце 1937 года было решено создать отдельный Наркомат Военно-Морского Флота.

Когда я вступил в должность наркома, новый наркомат переживал период становления. Дело в том, что при разделении наркоматов, как я уже говорил, не было разработано положения, в котором бы четко определялся круг деятельности каждого из органов. Так, нигде не было сказано, что Наркомат обороны является нашим старшим оперативным органом, не были уточнены вопросы взаимодействия флотов с округами (фронтами), взаимоотношения командиров баз с командирами сухопутных частей. Все это нередко приводило к недоразумениям между флотскими и армейскими товарищами.

Выражение «оперативное подчинение» еще в мирные дни некоторые армейские товарищи понимали по-разному и нередко отдавали подчиненным флотским частям далеко не оперативные распоряжения.

Вспоминаю, как на Дальний Восток был назначен новый командующий войсками И.Р. Апанасенко. Ему оперативно подчинялись Тихоокеанский флот и Амурская флотилия. Театр военных действий самый отдаленный и самый огромный. По мелочам в центр не обращались: все приходилось решать на месте. Зашел ко мне новый командующий перед отъездом в Хабаровск, чтобы поговорить о том о сем, я ему задал важный для моряков вопрос: как он понимает оперативное подчинение флота и флотилии.

— Ну на месте будет виднее, — ответил он. — Можете быть спокойны, не обижу. . .

Я пробовал ему разъяснить, как это представляется мне (ведь документов-то нет!). И.Р. Апанасенко кивнул головой в знак согласия. Некоторое время спустя получаю ряд телеграмм. Оказывается, Апанасенко приказал изменить распорядок жизни на кораблях: надо, говорит, жить так, как все части его округа. У меня состоялся с ним неприятный разговор по телефону. А флоту я отдал распоряжение: сохранить существующий порядок.

Нам, морякам, пришлось вырабатывать специальный документ, в котором определялось, что же все-таки означает оперативное подчинение морских сил сухопутным. В годы войны в этот документ был внесен ряд изменений, уточнений, но тогда было сделано далеко не все. К тому же этот документ считался обязательным лишь для моряков. Только в апреле 1944 года была издана директива за подписью И.В. Сталина, в которой точно говорилось, в каких случаях флоты следует оперативно подчинять фронтам, подчеркивалось также, что Нарком ВМФ является главнокомандующим Военно-Морским Флотом.

В нашей мемуарной литературе, к сожалению, мало говорится о значении штабов. Между тем не следует забывать: прежде чем начиналась любая операция, над ней кропотливо работали, вникая в каждую мелочь, штабы всех степеней. Не думаю умалять огромную роль талантливого командира, но не следует забывать и его штаб.

Лично я Главному морскому штабу, где собран коллектив высокообразованных специалистов, старался придавать первостепенное значение, считал его «мозгом флота».

Главный морской штаб изучает, анализирует, обобщает все общефлотские вопросы: сколько кораблей должен иметь тот или иной флот, какие корабли надо строить, какие другие боевые средства потребуются флотам. Получив все исходные данные сверху, от правительства, штаб решает задачи флота в системе всех Вооруженных Сил, предлагает наилучший вариант их выполнения. Без столь высокоспециализированного коллектива, с моей точки зрения, нельзя решать ни одного крупного вопроса. Мы приложили много сил к совершенствованию центрального аппарата и штабов на флотах. И все же во время войны сказались некоторые недоработки, которые пришлось устранять уже в ходе боевых действий.

Говоря об организации ГМШ, нельзя обойти молчанием роль его начальника. Мне всегда представлялось правильным начальника ГМШ считать первым заместителем наркома: он постоянно в курсе всех дел на флотах, и прежде всего тех, которые могут потребовать спешного и ответственного решения. Следовательно, ему и карты в руки. Это полностью подтвердила практика военных лет. Помнится, на одном из совещаний высоких военачальников сразу после войны, когда министерство было уже единое и обсуждались новые уставы, все единогласно высказались: именно начальник штаба фактически оставался за командира, даже когда формально кое-где имелся первый заместитель.

Действительно, где, как не на должности начальника штаба, на кипучей работе, проверяется и готовится настоящий заместитель командира, командующего!

Начальником Главного морского штаба до войны был вначале Л.М. Галлер, затем его сменил И.С. Исаков. Оба они без особых на то полномочий выполняли функции первого заместителя наркома, и никто другой, пусть даже назначенный официально, не мог претендовать на эту роль, ибо по опыту и знаниям вряд ли кто мог их заменить.

Плавая на кораблях, мне приходилось наблюдать, как временно с целью подготовки командиров вводили иногда должность дублера или второго старшего помощника. Кроме дезорганизации службы, ничего хорошего из этого не получалось.

Хочешь стать отличным командиром корабля — побудь сначала в роли старшего помощника! Другого рецепта дать нельзя.

Несколько слов об организации ВВС, береговой обороны и тыла.

На флоте возник полноценный, совершенно самостоятельный вид вооружения — военно-воздушные силы. Наше правительство придавало большое значение авиации в войне па море. Ни одно учение мы не проводили без взаимодействия авиации с корабельными соединениями. Не вызывала сомнений и необходимость создания в нашем наркомате центрального органа военно-воздушных сил, который руководил бы авиацией всех флотов. Но в Наркомате обороны стали возражать: дескать, вам будет трудно справляться с авиатехникой, занимайтесь кораблями, а авиацию, пожалуй, разумнее передать общеармейским ВВС. Мне раза два-три пришлось давать объяснения, почему мы настаиваем на собственных флотских военно-воздушных силах. Нас поддержали в правительстве. На практике мы с каждым днем убеждались в правильности принятого решения: только подчиненные флоту авиасоединения могли успешно взаимодействовать с кораблями. Это, конечно, не исключало того, что в морских операциях использовались и крупные авиасоединения, не подчиненные флотам. В свою очередь и ВВС Военно-Морского Флота могли в случае нужды привлекаться сухопутным командованием, как и бывало в годы войны.

Нашу верную точку зрения на подчинение флотской авиации Наркомату ВМФ подтвердил и опыт второй мировой войны. Известно, что в Германии Геринг не захотел подчинить адмиралу Редеру авиацию. В результате отсутствия нужного взаимопонимания между флотом и авиацией гитлеровцы не раз терпели неудачи на море. Правда, объяснить их только этим нельзя.

Командующим военно-воздушными силами ВМФ всю войну был С.Ф. Жаворонков. В прошлом участник гражданской войны, старый член партии, он уже в зрелом возрасте выучился летать, освоил авиационное дело. Впервые я его встретил на Черном море в роли командира эскадрильи флотской авиации. Затем наши пути сошлись на Дальнем Востоке. Возглавляя ВВС Тихоокеанского флота, он проявил себя требовательным командиром и хорошим организатором. Его уважали, но вместе с тем побаивались. Во время хасанских событий мы частенько беседовали о взаимодействии авиации с кораблями. И всегда находили общий язык. Когда надо было найти кандидата на должность командующего военно-воздушными силами ВМФ, я не искал никого другого — С.Ф. Жаворонков был самой подходящей кандидатурой.

Это были уже предвоенные годы. Авиация флота быстро росла. Проводившиеся учения и маневры требовали ее активного участия. Когда в годы войны налеты фашистских самолетов на базы и корабли стали учащаться, С.Ф. Жаворонков умело организовывал отражение вражеских воздушных атак, руководил также всеми средствами ПВО. Этому содействовали его деловые взаимоотношения с начальником ПВО А.И. Сергеевым.

Более сложным оказался вопрос о том, иметь или не иметь в составе военно-воздушных сил все средства ПВО. Работая еще на Тихоокеанском флоте, где часто нарушались воздушные границы, я пришел к убеждению: самым активным и действенным средством отражения налетов врага являются истребители. Но их успех зависит от того, насколько своевременно предупреждает об опасности противовоздушная оборона. Да и в море безопасность кораблей обеспечивает также прежде всего истребительная авиация. В те годы истребители являлись самым эффективным средством. Встала проблема: либо разделить истребительную авиацию между ВВС и ПВО, либо все средства ПВО сосредоточить в руках командующего ВВС. Когдаа обсуждали эту проблему в Москве, большинство высказалось за объединение всех средств ПВО в руках командующих ВВС. Чем больше мы проводили учений, тем больше убеждались в правильности объединения ВВС и ПВО. Такая организация оправдала себя — доказала свою жизненность в годы войны. Только после войны, с появлением новых средств нападения и отражения, возникла необходимость в корне пересмотреть прежнюю систему.

С организацией отдельного Наркомата Военно-Морского Флота возник вопрос и о береговой обороне как об отдельном роде морских сил. Появление новых средств борьбы и возможность внезапной атаки военно-морских баз или отдельных объектов с суши с помощью воздушных десантов заставили нас по-новому взглянуть на роль береговой обороны в будущей войне.

Исторически береговая оборона существовала как род сил, входящий в состав флота, а временами не имела к нему почти никакого отношения. К началу второй мировой войны береговая оборона в корне изменила свое лицо. Помимо береговых батарей, частей морской пехоты, зенитных средств она включала также различные сухопутные части — сухопутную артиллерию, стрелковые части, танки. Одним словом, на флоте появился полноценный род сил, органически в него входящий и готовый вести борьбу с врагом во взаимодействии с корабельными соединениями.

Однажды на одном из совещаний береговиков в Москве, кажется состоявшемся осенью 1939 года, я решил посоветоваться с нашими ветеранами береговой обороны по всем организационным вопросам. Нужно сказать, что флот имел на редкость сильный коллектив специалистов по береговой артиллерии. Моряки до сих пор помнят И.С. Мушнова, А.Б. Елисеева, С.И. Кабанова, С.И. Воробьева, М.Ф. Куманина и многих других. Все они- участники гражданской войны — хорошо понимали, насколько изменилась сущность береговой обороны, которая все более принимала общевойсковой характер.

Иннокентий Степанович Мушнов, возглавлявший береговую оборону, и его заместитель А.Б. Елисеев являлись ее заслуженными ветеранами. Я, по правде сказать, думал, что они будут стремиться ограничить по старинке свои обязанности береговыми батареями. А вышло наоборот: как и все участники совещания, они потребовали передать ни «полноту власти» для обороны баз и укрепленных районов с моря, воздуха и суши, а вместе с этим и все средства, вплоть до сухопутных частей и танков. Я согласился.

Но Л.М. Галлер предупредил, что иного мнения на этот счет придерживается начальник Генерального штаба маршал Б.М. Шапошников. По словам Галлера, в Генеральном штабе существовало такое мнение: вместо передачи всех средств круговой защиты береговой обороне следует подтянуть к берегу сухопутные соединения и береговые батареи подчинить общевойсковому начальнику. Адмирал Галлер переговорил с Шапошниковым, и дело закончилось миром. Предполагаемый вызов по этому поводу в Кремль не состоялся, и мы утвердили предложение Главного морского штаба.

Несколько слов о тыле Военно-Морского Флота. Возглавлял его в годы войны С.И. Воробьев. Бывалый береговик, он увлекался работой в тылу, и жилка хозяйственника чувствовалась у него во всем. Правда, иногда и у него проскальзывала нотка: мол, где нам, тыловикам, тягаться с настоящими моряками. Но мы всюду подчеркивали огромную роль тыла во всех операциях флота. Разве может выйти в море соединение кораблей без танкера с топливом или без буксира? А кто из.моряков может сомневаться в том, как важно для успешных боевых операций быстро отремонтировать корабль или, скажем, вовремя подготовить боеприпасы и продовольствие?

Флот — сложнейший организм, каждая часть которого одинаково важна.

Уделяя много внимания вопросам организации, мы всегда стремились сохранить принцип централизованного руководства. Командующий флотом (или флотилией) был полновластным хозяином на морском театре. Ему должны были подчиняться все рода Морских Сил.

За долгие годы службы на флоте я пришел к выводу: чем меньше линий подчиненности и проще организация, тем яснее круг обязанностей у каждого человека.

## 4.7 ГРОЗА НАДВИГАЕТСЯ

В книге «Майн кампф», которую Гитлер написал, когда еще только рвался к власти, сказано: «...когда мы говорим сегодня о новых землях в Европе, мы должны иметь в виду прежде всего Россию». Дальше он с присущей ему наглостью добавляет: «Вся Россия должна быть расчленена на составные части. Эти компоненты являются естественной имперской территорией Германии.

На этом строилась вся политика германского фашизма, и напрасно искать какие-то перемены в настроениях фюрера. Ведя боевые действия в Европе, он не отказывался от своих планов нападения на нашу страну.

Сейчас не остается сомнений, что Гитлер, заключая договор с Советским Союзом, шел на прямой обман и охотно нарушил бы договор даже осенью 1939 года, если бы обстановка сложилась благоприятно.

Наступил 1940 год. В Западной Европе закончилась «странная война». Весенне-летнее наступление немецкой армии привело к захвату Дании, Норвегии, Бельгии, Голландии и, наконец, к падению Франции. Гитлер еще грозит Англии высадить свои войска на Британские острова, а сам на совещании в ставке 22 июля уже говорит: «Русская проблема будет разрешена наступлением. Следует продумать план предстоящей операции».

Так зарождается замысел, который после оформится в пресловутый план «Барбаросса».

Немецкий генеральный штаб начинает решать практические вопросы: куда наносить главные удары, сколько потребуется войск, какова роль армии, авиации и флота. По мере уяснения задач уточняются сроки начала войны. В угаре побед, одержанных на Западе, происходит явная недооценка мощи Советской страны, а немецкий военный атташе в Москве генерал Кестринг докладывает, что для подготовки Красной Армии к войне потребуется по меньшей мере четыре года.

Еще до подписания Гитлером плана наступления нажинается перегруппировка войск и переброска дивизий в Польшу.

В ноябре 1940 года, когда Берлин посещает В.М. Молотов, Гитлер всячески уверяет его в соблюдении договора, а сам немного спустя, 18 декабря, подписывает директиву э 21, которая и получила название плана «Барбаросса». В ней, в частности, указывалось: «Германские вооруженные силы должны быть подготовлены к тому, чтобы сокрушить Советскую Россию в быстротечной кампании». С этого дня подготовка Германии к войне с Советским Союзом принимает такой размах, что становится очевидной для многих.

Мы внимательно следили за войной в Европе. Уже летом 1940 года, когда Германия дацана на Францию, выявилось стремление немецкого командования использовать мотомеханизированные части для обходных маневров при преодоления пиний обороны противника. При наступлении на военно-морские базы гитлеровцы применяли удары по флангам с одновременной атакой укрепленных районов с тыла.

Все это побудило наш Главный морской штаб задуматься над защитой баз с сухопутных направлений. Были даны указания разработать специальные инструкции « поручить инженерным отделам флотов произвести соответствующие рекогносцировки, а затем приступить к укреплению военно-морских баз с суши.

Следует признать, что эти указания выполнялись не в полную силу. Тем не менее уже с середины 1940 года началось проектирование, а затем создание будущих линий сухопутной обороны баз.

Командующий Черноморским флотом адмирал Ф.С. Октябрьский пишет в своих воспоминаниях: «Военный совет флота еще до начала Великой Отечественной войны получил конкретные указания правительства и высшего военно-морского командования об усилении не только морской и противовоздушной, но и сухопутной обороны главной базы флота. Еще в феврале 1941 года был рассмотрен и утвержден план строительства главного рубежа сухопутной обороны Севастополя».

Пусть далеко не все было осуществлено из этих наметок, но кое-что моряки успели сделать. И когда в ноябре 1941 года немцы подошли к Севастополю, малочисленные флотские подразделения смогли удержать свои позиции. Сказалось заранее продуманное расположение огневых точек и других оборонительных сооружений.

Передом в отношениях с Германией, который мы ощущали в воине 1940 года, имел, разумеется, весьма серьезные причины. Мы же видели тогда только отдельные симптомы той перемени, за которыми уже стояло решение Гитлера напасть на Советский Союз. После разгрома Франции перед Гитлером встал вопрос: что делать дальше? Операцию «Морской лев» — высадку десанта, на Британских островах — он отложил. Не будем сейчас вдаваться в разбор причин этого решения, они могли быть различными, но один факт неоспорим: в подобной операции большую роль должен был играть флот. А он у немцев был еще недостаточно сильным.

Германия приступила к выполнению обширной судостроительной программы примерно в одно время с нами — в 1938 году. Программа была рассчитана на десять лет и включала в себя постройку 10 огромных линкоров, 4 авианосцев, 15 броненосцев, 49 крейсеров, 248 подводных лодок. (См. Руге. Война на море. 1939–1945 гг. М» 1957. С. 58. — прм. ред.) Эта программа была разработана главным образом для борьбы с Англией. Руководители германского флота рассчитывали быть готовыми к войне в середине сороковых годов. Но война разразилась раньше, в 1939 году, и фашисты практически ничего не успели сделать для усиления своего флота. Это обстоятельство, вероятно, тоже сдерживало их, когда возник вопрос об операции «Морской лев». Слабость немецкого флота, бесспорно, явилась одной из причин отказа Гитлера от высадки десанта я Англии, а это, в свою очередь, натолкнуло его на мысль немедленно повернуть оружие на Восток. Что случилось бы, будь в то время у Германии могучий флот, можно только гадать.

Теперь, когда разрабатывался план «Барбаросса», германский военно-морской флот предполагал начать свои действия на Балтике. Верховное армейское командование, опьяненное легкими победами в Европе, ревниво отнеслось к перспективе активного участия флота в военных операциях, и в результате последнему отвели весьма ограниченную роль. Генералы заверяли Гитлера, что справятся с Советским Союзом сами.

Конечно, помимо соперничества между сухопутными генералами и адмиралами флота в немецкой ставке на ход войны повлияло и то, что Германия продолжала упорную борьбу за Атлантику. Но все же морское командование готовилось широко использовать против нашего флота на Балтике легкие надводные силы, подводные лодки и мины. Армейское же командование рассчитывало за несколько недель с ходу захватить Ленинград, а стало быть, и Кронштадт. Перед немецким флотом в связи с этим ставилась задача: охранять коммуникации и побережье во время победного шествия армии и не выпускать советские корабли из Финского залива. Таковы были расчеты гитлеровцев. Конечно, о плане «Барбаросса» мы тогда еще не знали. А немецкое военное командование, не теряя времени, начало развертывать свои силы на востоке: одна за другой перебрасывались дивизии, строились вблизи наших границ аэродромы. В Финляндию и Румынию, уже втянутых в фашистскую орбиту, сначала посылались специальные миссии, отдельные группы офицеров, а затем и войска. Корабли германского военно-морского флота зачастили с визитами в порты Финляндии. Не считаясь с договором о ненападении, гитлеровцы все более активизировали свою разведку. Самолеты германской авиации то и дело производили «случайные» полеты над нашими военными объектами. С этого времени поступало все больше и больше сведений о готовящемся на нас нападении. С каждым днем становилось очевиднее: фашистская Германия — самый вероятный наш противник. Договор терял свое значение и перечеркивался всем поведением Гитлера.

Мы заметили перемену и в поведении германского военно-морского атташе фон Баумбаха. Не зря он говорил, что командование считает его пост очень важным. Баумбах стал чаще обычного наведываться в отдел внешних сношений Военно-Морского Флота. Он предлагал поделиться с нами разными «полезными данными», а сам, словно бы между делом, пытался выведать данные о нашем флоте.

В общем, к началу 1941 года к нам стали просачиваться сведения о далеко не мирных намерениях Гитлера. Сперва сведения эти были скудными, потом они стали носить более разносторонний и в то же время определенный характер. Уже после войны мне удалось узнать, что фашисты разработали широкий план дезинформации Советского Союза об истинных намерениях Германии. Видимо, именно по этому плану наш военно-морской атташе в Берлине М.А. Воронцов был приглашен к адмиралу Редеру, который пытался навязать.ему ложные выводы о действиях немцев. Как ни старалось германское командование, оно не могло скрыть подготовку крупнейшего наступления на широком фронте — от Баренцева моря до Босфора. В сводках Генштаба и донесениях с флотов содержались тревожные вести. Командующие флотами при встречах или разговорах по телефону настойчиво спрашивали, как в правительстве расценивают недружелюбные действия Германии.

Чаще всех звонил командующий Балтийским флотом В.Ф. Трибуц: поведение немцев на Балтике было особенно подозрительным. Докладывая об очередных нарушениях нашего воздушного пространства или еще о чем-либо в этом роде, В.Ф. Трибуц, человек энергичный и инициативный, неизменно допытывался: как все это понимать?

Действительно, уже в начале 1941 года следовало бы сопоставить, проанализировать все данные я положить их на чашу весов: с одной стороны-поступки гитлеровцев, реальные факты, с другой — их обещания, договор с нами. Что перевесит?

Договор с Германией о ненападении существовал, но существовала ведь и книга Гитлера «Майн кампф». Он развивал в ней планы захвата «восточного пространства» и, как я писал выше, никогда не отказывался ни от своей книги, ни от своих планов.

Если не ошибаюсь, в феврале 1941 года я доложил правительству, что немцы все больше задерживают поставки для крейсера «Лютцов». И.В. Сталин внимательно выслушал меня и предложил впредь подробно сообщать, как пойдет дело дальше. Попутно, обращаясь ко всем присутствующим, он заметил, что в Германии ограничивают наших представителей в передвижении.

Примерно в ту же пору у меня состоялся разговор с А.А. Ждановым. Андрей Александрович часто приезжал в наркомат: он был членом Главного военного совета ВМФ. Как-то после заседания он задержался в моем кабинете. Мы толковали на разные темы. Потом я спросил, не считает ли он действия Германии вблизи наших границ подготовкой к войне. Андрей Александрович высказал мнение, что Германия не в состоянии воевать на два фронта. Он.расценивал нарушения нашего воздушного пространства и стягивание немецких сил к границе скорее как меры предосторожности со стороны Гитлера или как средство психологического нажима на нас, не больше.

Я усомнился:

— Если речь идет только о мерах предосторожности, для чего Гитлеру накапливать силы в Финляндии и Румынии? Зачем немецкие самолеты-разведчики летают над Ханко и Полярным? Ведь оттуда им никто не угрожает.

За несколько месяцев до этого разговора я слышал от Жданова довольно решительное утверждение: обе стороны на Западе завязли в войне, и потому мы можем спокойно заниматься своими делами. Теперь он не повторял этих слов, но попрежнему не считал вероятным скорое столкновение с Германией. Андрей Александрович ссылался и на опыт первой мировой войны, показавший, что борьба на два фронта для Германии непосильна, н даже на известное предостережение «железного канцлера» Бисмарка на сей счет.

Возможно, где-то в душе у Жданова, как н у меня, таились сомнения, а может, он был в курсе каких-то неведомых мне расчетов Сталина н, конечно, наверняка знал об огромной работе по укреплению западных границ, которая тогда велась ускоренными темпами. Эта работа имела смысл прежде всего на случай войны с Германией. Значит, вероятность такой войны учитывалась.

И все-таки просчетов было допущено немало. Уж сколько говорилось об авиации н ее мощных налетах в первые же дни и даже часы военного столкновения! Сколько писалось и рассказывалось о роли штабов всех степеней и их надежном укрытии в военное время! Я лично прочувствовал это на себе. Когда в Картахене приходилось сидеть часами в плохо оборудованном укрытии — рефухии, невольно приходили мысли: надежные укрытия следует создавать еще в мирное время.

Не запрашивая разрешения, на свой риск н страх, я приказал строить бетонированный блок, в котором можно было разместить немного людей и средства связи Наркомата ВМФ.А Наркомат обороны пока ничего не предпринимает.

В своей книге «Через три войны» бывший командующий Московским военным округом И.В. Тюленев рассказывает, как накануне нападения гитлеровцев на нашу страну бывший Нарком обороны К.Е. Ворошилов спросил его:

— Где подготовлен командный пункт для Верховного Главнокомандования?

Тюленев ответил, что ему никто и никогда не поручал этим заниматься.

А ведь вопрос можно было разрешить в мирную пору, если бы Генеральный штаб уделил ему больше внимания. И теперь трудно понять, почему так делалось на фоне колоссальных мероприятий по повышению обороноспособности страны в целом.

Правительство спешно приспособило одну из станций метро для работы Ставки. Там она находилась первый год войны. Только со временем везде, где нужно, появились укрытые командные пункты, и штабы всех степеней могли работать спокойно при любой обстановке в воздухе.

Военные события не всегда развиваются по нашему усмотрению. Но как бы ни был неожиданным тот или иной поворот событий, он не должен застать нас врасплох, к нему нужно быть готовым, особенно когда речь идет об обороне государства. А оборона страны зависит не только от числа дивизий, танков и самолетов, имеющихся на вооружении, но прежде всего от готовности немедленно привести их в действие, эффективно использовать, когда возникнет необходимость.

Подготовка к войне не просто накопление техники. Чтобы отразить возможное нападение, надо заранее разработать оперативные планы и довести их до исполнителей. Да и это лишь самое начало. Исполнители должны разработать свои оперативные документы и, главное, научиться действовать по пим. Для этого нужно время и время.

С кем конкретно следует быть готовыми воевать? Когда? Как? Это не праздные вопросы. От них зависит весь ход войны.

Думал ли об этом Сталин? Ведь он в то время — в мае 1941 года — был не только Генеральным секретарем ЦК, но и Председателем Совнаркома СССР. Конечно, думал. Полагаю, у него было твердое убеждение, что война неизбежна.

Партия и правительство предвидели, что война обязательно вспыхнет на западе или на востоке. А возможно, в одно и то же время и там и тут. Недаром же наши войска сосредоточивались одновременно и на западе и на востоке. И тут и там укреплялись границы. Да и перемещения крупных военачальников в конце 1940 — начале 1941 года тоже говорят о подготовке к войне на два фронта. Вообще же подготовка к возможному военному конфликту началась значительно раньше и проводилась последовательно, о огромным напряжением сил. Каждый советский человек понимал, что стремительное наращивание нашей индустриальной мощи необходимо прежде всего для укрепления обороноспособности страны. Мы должны были спешить, и партия прямо говорила об этом народу. За годы предвоенных пятилеток страна преобразилась, были созданы экономические основы нашей обороноспособности. Теперь совершенно ясно, какую роль сыграло, скажем, создание новых промышленных центров на востоке страны — Кузбасса, Магнитки и других.

Все мы знали, что наша страна отстала от передовых капиталистических стран на 50–100 лет и что мы должны были пробежать это расстояние за десять лет. Иначе нас сомнут. И советские люди действительно прошли за десятилетие такой путь промышленного развития, на который другие государства тратили целое столетие. Об этом забывать нельзя.

Огромное внимание партия и правительство уделяли нашим Вооруженным Силам.

Многое, очень многое делалось. И все же не хватало постоянной, повседневной готовности к войне.

К слову сказать, Сталин, по-видимому, ошибался в сроках возможного конфликта, он считал, что времени еще хватит.

Огромный авторитет И.В. Сталина, как мне думается, сыграл двоякую роль. С одной стороны, у всех была твердая уверенность: Сталину, мол, известно больше, и, когда потребуется, он примет необходимые решения. С другой — эта уверенность мешала его ближайшему окружению иметь собственное мнение, прямо и решительно высказывать его. А на флотах люди были твердо убеждены: коль нет надлежащих указаний, значит, война маловероятна.

Нам, морякам, не оставалось ничего другого, как следить за действиями Наркомата обороны. Мы понимали подчиненную роль флота по отношению к сухопутным силам в будущей войне и не собирались решать свои задачи отдельно от них. Когда Наркомом обороны был К.Е. Ворошилов, мы исходили еще и из того, что он, как член Политбюро, лучше нас знает планы и решения высшего руководства, сам участвует в их разработке, а следовательно, может многое нам посоветовать.

После финской кампании Наркомом обороны стал С.К. Тимошенко. Я старался установить с ним тесный контакт. Но отношения у нас как-то не клеились, хотя их нельзя было назвать плохими. С.К. Тимошенко, загруженный собственными делами, уделял флоту мало внимания. Несколько раз я приглашал его на наши совещания с командующими флотами по оперативным вопросам, полагая, что это будет полезно и для нас и для Наркома обороны: ведь мы должны были готовиться к тесному взаимодействию на войне. Семен Константинович вежливо принимал приглашения, но ни на одно наше совещание не приехал, ссылаясь на занятость.

Контакт с Генштабом я считал особенно важным потому, что И.В. Сталин, занимаясь военными делами, опирался на его аппарат. Следовательно, Генштаб получал от него указания и директивы, касающиеся н флота.

В бытность» начальником Генштаба Бориса Михайловича Шапошникова у нас с ним установились спокойные и деловые отношения. Удовлетворяли нас и отношения с К.А. Мерецковым, который возглавлял Генеральный штаб с августа 1940 года. Кирилла Афанасьевича я немного знал еще по Испании, потом встречался с ним, когда он командовал Ленинградским военным округом. Мы всегда находили общий язык. Мне приходилось решать с ним ряд вопросов, например об усилении сухопутных гарнизонов Либавы и Ханко, о взаимоотношениях Балтфлота с Прибалтийским военным округом. И мы как-то легко договаривались.

К.А. Мерецков был начальником Генштаба всего несколько месяцев. 1 февраля 1941 года его сменил на этом посту генерал армии Г.К. Жуков. Я ездил к нему несколько раз, но безуспешно. Он держал себя довольно высокомерно и совсем не пытался вникнуть во флотские дела.

Сперва я думал, что только у меня отношения с Г.К. Жуковым не налаживаются и что с ним найдет общий язык его коллега, начальник Главного морского штаба

И.С. Исаков. Однако у Исакова тоже ничего не вышло.

Помнится, он был однажды у Г.К. Жукова вместе со своим заместителем В.А. Алафуаовым. Жуков принял их неохотно в ни одного вопроса, который они ставили, не решил. Впоследствии адмирал Исаков обращался к Жукову лишь в случаях крайней необходимости.

Вместе с тем в Генштабе были товарищи, относившиеся к флотским делам с вниманием, например заместитель начальника Генштаба Н.Ф. Ватутин, начальник оперативного управления Г.К. Маландин в его заместитель А.М. Василевский. До сих пор с удовольствием вспоминаю встречи перед войной с генерал-лейтенантом Н.Ф. Ватутиным и генерал-майором А.М. Василевским. Однако трудности создавали не отдельные работники, которые всегда отличаются друг от друга своими личными качествами. Отношения двух военных наркоматов не были достаточно четко определены — вот в чем был гвоздь вопроса!

Программу строительства большого флота, начатую перед войной, мы свернула, успев осуществить лишь малую ее часть, особенно это относится к строительству крупных кораблей. Все же Военно-Морской Флот к 1941 году был в общем новым — почти весь он строился после революции.

Каковы же были наши морские силы? Мы имели к 1941 году около 600 боевых кораблей. Па разных морях плавало 3 линкора, 7 крейсеров, 59 эсминцев, 218 подводных лодок. Иной раз приходится слышать разговоры о том, что огромная роль подводных лодок в войне стала ясна лишь в послевоенные годы. Это далеко не так. Конечно, теперь, став атомными, подводные лодки приобрели особое значение. Их скорость превышает скорость надводных кораблей, а район плавания практически не ограничен. За много лет службы на флоте я не встречал ни одного адмирала, который не оценил бы по достоинству подводные корабли.

Я не устану повторять, что лишь разумное и научно обоснованное сочетание различных родов морских сил и классов кораблей может обеспечить выполнение задач, стоящих перед флотом.

На Севере н Дальнем Востоке наш флот был численно невелик, но на Черном и Балтийском морях советские подводные и надводные силы значительно превосходили по своей ударной мощи флоты других государств да этих же театрах.

Авиация на море мало чем отличалась от сухопутной. Всего мы имели 2581 самолет. Много сухопутных бомбардировщиков переоборудовали под торпедоносцы и для постановки мин. Существовала, правда, специальная морская авиация, в частности разведывательная, но малочисленная, гидросамолеты были преимущественно устаревших типов. Маловато имела мы скоростных бомбардировщиков и истребителей, вовсе не имели пикировщиков и штурмовиков, которые наиболее пригодны для нападения на движущиеся корабли.

Зато в артиллерии мы были сильны. Стоит вспомнить нашу 130-миллиметровую пушку для эсминцев с дальностью боя около 25 километров или созданную в 1937 году 180-миллиметровую трехорудийную башню для крейсеров типа «Киров», стрелявшую на расстояние свыше 45 километров. Ни один флот не имел тогда таких совершенных орудий. Отличными орудиями оснащались и береговые батареи.

Хуже обстояло дело с противовоздушной обороной. Наши зенитки не могли вести эффективный огонь по пикировщикам. Не хватало радиолокационных средств для кораблей и военно-морских баз.

Хороши были наши торпеды для надводных и подводных кораблей, но в минном оружии и по тралам мы отставали.

В общем, хотя мы и не успели создать крупный флот, оснастить наши морские силы всеми новейшими средствами борьбы, все же это был флот боеспособный, полный решимости защищать Родину вместе со всеми ее Вооруженными Силами.

Мы готовились встретить врага согласованными ударами подводных и надводных кораблей, авиации и береговой обороны. Стремление использовать совместно разнородные силы сказалось и на самой организации флота. У нас были созданы маневренные соединения — эскадры и отряды, состоявшие из кораблей различных классов. Мы уже тогда формировали соединения не по классам кораблей, как раньше, а в зависимости от оперативных и тактических задач, которые им предстояло решать. Времена классических морских битв, когда крейсера сражались с крейсерами, а миноносцы с миноносцами, миновали.

Понятно, что готовность флота к войне — это прежде всего готовность его людей. Подготовка рядовых и старшин шла успешно. Флот всегда получал хорошее пополнение. На корабли, как правило, направляли призывников, близких флоту по своей гражданской специальности: рыбаков, торговых моряков, жителей приморских районов. Они легче осваиваются с военно-морской службой. Однако чем больше флот оснащался новой техникой, тем выше становились требования даже к рядовым краснофлотцам.

Еще в 1939 году в правительстве подробно обсуждали, как лучше обеспечить флот специалистами — рядовыми и старшинами. Было два пути: увеличить срок службы или набирать больше людей на сверхсрочную; в конце концов решили использовать и тот и другой. Срок службы увеличили до пяти лет, одновременно усилили вербовку на сверхсрочную, заинтересовав сверхсрочников материально. И число их стало расти из года в год. Вскоре они уже занимали все основные старшинские должности на кораблях. Особенно много сверхсрочников было в подводном флоте — на некоторых лодках до трех четвертей всего экипажа. Это был поистине наш золотой фонд.

Последние учения сорок первого года показали высокую выучку матросов и старшин. Любой из них мог, как правило, не только обслуживать машины и приборы, но и устранять их неисправности.

Вспоминается показательный случай. Во время войны советские команды принимали в Англии несколько кораблей, которые передавались нам за счет трофейного итальянского флота: линкор, эсминцы, подводные лодки. Там, конечно, с пристальным вниманием наблюдали за действиями советских моряков. Скоро распространился слух, будто мы прислали команды, специально подобранные из одних офицеров и старшин. На самом же деле это были обычные советские моряки, к тому же наспех собранные с различных кораблей. В течение нескольких недель они приняли и освоили незнакомую технику, а затем отлично привели корабли в Мурманск.

Весь личный состав флота был воспитан в духе преданности своей Родине. В этом — огромная заслуга наших командиров и политработников. Я уже писал о том, что политработники в мирные дни помогали командирам успешно решать задачи боевой и политической подготовки. А когда грянула война, они вместе с командирами всегда оказывались там, где было опасно, своей находчивостью, выдержкой, отвагой воодушевляя моряков на подвиг.

Много мы заботились о подготовке командного состава. Командиры и специалисты — механики, артиллеристы, связисты, минёры — в общем-то всегда заняты своим сравнительно узким делом, изо дня в день совершенствуются в нем. Но круг обязанностей строевого командира очень широк. Строевой командир обязан иметь и специальные знания, должен заботиться об организации службы и дисциплины, о воспитании своих подчиненных. Этим он занят с утра до позднего вечера. А вот как растет командир теоретически, как умеет он применять в бою свои знания, в мирное время не так заметно. Поэтому оперативно-тактическая подготовка командиров зачастую отставала.

Кроме них один крейсер был получен от США.

В конце сорокового и в начале сорок первого года мы сосредоточили свои усилия на том, чтобы командиры учились не только за книгой или на оперативных играх по картам, но прежде всего — в море. Черноморцам это было проще: они плавали круглый год. И на Балтике флот в 1941 году начал плавать очень рано. Правда, зима в том году выдалась лютая, лед долго оковывал даже такую обычно не замерзающую базу, как Таллин. Но корабли при первой возможности выходили на морские просторы.

В 1941 году все наши флоты учились в условиях, близких к боевым. В таких условиях неизбежно повысилось и число аварий. Это, вероятно, помнят все, кто служил на флоте в то время.

Аварии и катастрофы вообще надолго врезаются в память. Иногда они даже становятся для флотских людей своего рода ориентирами во времени. «Помнишь, это было в то дето, когда Миша Москаленко, командуя эсминцем, таранил лодку», — вспомнит кто-нибудь, желая уточнить дату давнего события.

Аварии переживаются тяжело. Виноватыми чувствуют себя не только те, кто непосредственно совершил ошибку, но и окружающие, особенно командиры. Да и спрос со всех — это понятно. За крупными авариями иной раз следовали постановления правительства, приказы народного комиссара. Они сопровождались нередко оргвыводами «в назидание потомству». От флота требовали извлечь уроки, еще и еще раз проверить организацию службы, добиться, чтобы подобное никогда не повторялось.

Требования, конечно, справедливые, но их категоричность имела и обратную сторону: получив такие приказы из Москвы, командование на местах начинало упрощать маневры, проводило их в облегченных условиях. Признаться, а мы в наркомате порой потворствовали этому. Кому хочется подучить лишнюю неприятность?

Больше всего ограничений устанавливали для подводных лодок. Сложные маневры с их участием часто чреваты происшествиями, порой тяжелыми. Не один командующий поплатился за них званием и должностью. В результате подводников ограничивали в маневрировании при выходе в атаку. Надводные корабли-цели старались позировать им на меньших скоростях и при постоянных курсах, хотя все понимали, что на войне будет по-другому.

Как-то я беседовал на эту тему в А.А. Ждановым. Доказывал, что чрезмерная боязнь аварий мешает нам готовит» настоящих, смелых подводников, а на войне мы поплатимся за это. Разговор шел вскоре после гибели подводной лодки на Северном флоте.

Жданов рассердился;

— Так вы хотите, чтобы я одобрил безнаказанность за аварии и, значит, поощрял их?

Убедить Андрея Александровича мне не удалось, да я, честно говоря, сам я был не очень готов отказаться от практики, которая прочно установилась. Понимал, какими «фитилями» это грозит мне самому.

Немало в предвоенные годы случалось несчастий и с самолетами. В бытность мою командующим Тихоокеанским флотом мы имели достаточно авиации, и самолеты летали очень много. Но не все проходило гладко. Случались серьезные происшествия. Отдашь после них строгий приказ о борьбе с авариями, в люди начинают побаиваться. А это ох как опасно на войне! В бою чрезмерная осторожность и боязливость куда хуже, чем отчаянный риск. Понимать мы это понимала, но и не наказывать за аварии не могли. Трудно тут найти золотую середину. А надо было.

После финской кампании мы старались не допускать никаких лишних ограничений на учениях. Командиры кораблей и соединений стали действовать днем в ночью в сложных условиях куда смелее. Мелкие неполадки и происшествия им никто не ставил «в строку».

Учеба на море шла с нарастающим напряжением вплоть до того дня, когда разразилась война. На Балтике в мае и июне 1944 года учеба проходила уже в совсем необычных условиях. Выходя в море, флот выставлял дозоры, увеличивал и боевое ядро. Авиация вела усиленную воздушную разведку. Все это делалось на случай не условного, а действительного нападения, настоящего, а не воображаемого врага.

Некоторые теперь утверждают, якобы И.В. Сталин не придавал значения повышению боевой готовности Вооруженных Сил. Больше того, будто бы он просто запрещал этим заниматься. С этим я согласиться не могу. Ему, конечно, сообщали о повышенной готовности флотов и тех мерах, которые мы предпринимали в последние четыре — шесть предвоенных месяцев. По этому поводу мы посылали доклады н оперативные сводки в правительство и Генеральный штаб и никаких возражений оттуда не получали.

Но то, что моряки не получали никаких указаний о повышении боеготовности флотов непосредственно от правительства, я отношу к большому промаху. Ведь нашу страну нельзя было считать в ту пору слабой морской державой. Не случайно в роковую ночь на 22 июня фашисты обрушились на главную базу Черноморского флота — Севастополе а также на наши морские базы Балтики и пытались вывести из строя корабли.

## 4.8 ЧТО ЗНАЧИТ ГОТОВНОСТЬ

Так повелось, что, говоря о начальном периоде войны, обычно подчеркивают внезапность нападения на нас гитлеровской Германии и те преимущества, которые враг получил благодаря этому.

Безусловно, напасть внезапно, врасплох — очень важно и выгодно для агрессора. Но объяснять наши неудачи только этой причиной нам, военным людям, не к лицу.

Мы не имеем права быть застигнутыми врасплох. Еще на школьной скамье нам внушали, что войны теперь начинаются без предупреждения: «Иду на вы». Рыцарские времена миновали. Любая агрессия готовится тайно, и об этом забывать нельзя.

Внезапность принято делить на стратегическую, оперативную и тактическую. О стратегической внезапности нападения 22 июня 1941 года не может быть и речи. Ибо повадки немецкого командования нам были хорошо известны. Немецкие генералы издавна считали непременным условием успеха не только внезапность нападения, но и силу первых ударов. Они давно делали ставку на блицкриг. Так, германский генеральный штаб, действуя по пресловутому плану Шлиффена — Мольтке, собирался в первой мировой войне разгромить Францию за полтора-два месяца, то есть раньше, чем Россия успеет развернуть свои войска.

Последующие агрессивные действия немцев были особенно характерны «молниеносными» ударами и внезапными наступлениями. Перед нашими глазами в предвоенные годы прошла серия таких операций: Гитлер оккупировал Австрию, Чехословакию, захватил Польшу, разгромил Францию. Мы видели, в каком темпе все это совершалось.

В середине 1940 года германский генеральный штаб, предвидя, что борьба с Англией может быть длительной и упорной — за спиной Англии стояла Америка,- принял решение напасть на Советский Союз. Пусть мы доподлинно тогда еще не знали этого, хотя тревожных сигналов поступало все больше, но в том, что гитлеровцы стремились сделать свои первые удары неожиданными и сокрушительными, не было ничего удивительного. Более того, немцы открыто сосредоточивали свои дивизии на наших границах. Значит, тучи сгущались над нами давно, и молния готова была ударить в любую минуту.

Чтобы избежать стратегической внезапности нападения, требовалась длительная подготовка. Стратегические планы трудно разрабатывать и менять на ходу. Поэтому очень важно своевременно определить вероятного противника и сделать правильный прогноз о его намерениях, и прежде всего о наиболее вероятных направлениях ударов.

Противнику удалось добиться оперативной внезапности — на рассвете 22 июня 1941 года он застал советские пограничные части врасплох и вторгся на нашу территорию.

Причин тому много. Одна из них — недооценка всей международной обстановки, и в частности возросшей угрозы со стороны самой агрессивной в ту пору страны — фашистской Германии. Другая — недостаточная наша готовность к отражению первых атак врага.

Мы немало сделали для повышения боевой готовности. Но, по-видимому, далеко не все, что следовало.

В самом деле. Еще во второй половине дня 21 июня стало известно: в ближайшую ночь можно ожидать нападения немцев... Что помешало и тогда привести в полную боевую готовность все приграничные войска от самых северных широт до самых южных? Теперь известно, что к полуночи 22 июня советская авиация потеряла 1200 самолетов, из них на земле было уничтожено 800...

Я специально привел пример из авиации. Ведь нашим авиационным войскам не требовалось передислоцироваться, как, скажем, пехоте. А на готовность подняться в воздух у авиаторов ушло бы не более пятнадцати — двадцати минут. Во всяком случае, это неоспоримо в части истребителей.

К сожалению, все говорило за то, что проявилась оперативная, а вместе с нею и тактическая неподготовленность многих наших соединений к возможному вражескому нападению. Иногда мне доводилось слышать такое утверждение: наше отступление было неизбежным потому, что немцы имели большой военный опыт. Подобное утверждение я отвергал ранее и отвергаю сейчас как незаслуженный упрек в адрес наших мужественных солдат и командиров.

Не берусь судить, почему и насколько внезапным оказалось нападение фашистской Германии на наших сухопутных границах. Расскажу о готовности Военно-Морского Флота.

Еще в Испании я убедился в способности авиации наносить неожиданные мощные удары по кораблям. Готовность флота всегда должна быть высокой. Нужны быстрые действия всех средств ПВО, рассредоточение кораблей, затемнение объектов и многое другое. Прозевал несколько минут — и понес тяжелые потери. Это крепко засело в моей памяти.

Над повышением готовности флота мы усиленно работали еще на Дальнем Востоке во время хасанских событий. Надо было считаться с возможностью налета на Владивосток. У нас не было тогда гарантии, что удастся локализовать бои у озера Хасан. Смысл наших мер заключался в том, чтобы в любом случае, отпарировав первый удар врага, обеспечить себе дальнейшее развертывание сил.

Подлинным энтузиастом создания четкой системы готовности на Тихоокеанском флоте, как я уже говорил, был начальник оперативного отдела штаба флота М.С. Клевенский. Война с Германией застала его в должности командира Либавской военно-морской базы. Ночью он был предупрежден о возможном нападении немцев, а уже через два-три часа отражал один налет фашистской авиации за другим. И отражал уверенно, без паники, до последней возможности защищая передовую базу.

Так произошло не в одной Либаве, а и в остальных базах флота, потому что те меры, которые мы начали применять на Тихом океане на случай внезапного нападения, позднее разрабатывались в масштабе всех военно-морских флотов.

Конечно, нужно учитывать, что главный удар враг наносил по нашим сухопутным войскам. Им, безусловно, было намного труднее, чем морякам, и я вовсе не хочу умалять героизма и самоотверженности наших пехотинцев: им первым пришлось встать на пути стальной лавины фашистских танков. Речь пойдет только о некоторых организационных вопросах.

Не могу утверждать, что все у нас было детально отработано, но мы стремились подготовиться как можно лучше, постоянно об этом думали. Когда фашистская Германия напала на Советский Союз, «военно-морское командование смогло значительно быстрее, чем командование Красной Армии, привести свои силы в боевую готовность»,- сказано в «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945». Наш флот в роковую ночь на 22 июня не потерял ни одного корабля. Думается, этот факт представляет интерес не только для истории.

Мне неоднократно приходилось слышать, что более высокая готовность флота объясняется якобы лишь спецификой морской службы.

— В чем же заключается эта специфика? — допытывался я, но резонного ответа не получал.

Некоторые, объясняя «специфику» морской службы, ссылались на то, что, мол, личный состав кораблей легче собрать. Ошибочное представление. На корабли, стоящие на рейде, труднее доставить людей, если они уволены на берег. И привести в готовность флот с его кораблями и частями, разбросанными на огромном пространстве, вряд ли легче, чем сухопутные войска.

Специфика, о которой идет речь, в предвоенный период была для всех одна: внимательно следи за противником и не опоздай, иначе он нанесет мощный удар, от которого трудно будет оправиться.

Мне хочется привести несколько примеров, когда флоты с присущей им «спецификой» были застигнуты врасплох и понесли большие потери. В 1904 году, когда отношения России с Японией обострились до предела и возможность военного столкновения стала неизбежной, русская эскадра в Порт-Артуре могла обезопасить себя от внезапного удара. Для этого достаточно было убрать часть кораблей с внешнего рейда, рассредоточиться и выставить надлежащие дозоры. Радиосвязи тогда еще не существовало, но ведь достаточно было бы простого флажного сигнала, допустим с мачты сопки Золотой. Но этого сделано не было, и японские миноносцы надолго вывели из строя ряд крупных кораблей.

Всем памятен разгром американского флота в Перл-Харборе 7 декабря 1941 года. Тогда у американцев тоже были все основания ожидать нападения. К 1940 году накопился немалый опыт неожиданных наступлений немцев в Польше, Норвегии, Дании, Бельгии, Голландии и Франции, имелись прекрасные средства связи и была известна роль авиации в начале войны. Между тем американские моряки не приняли мер предосторожности: Перл Харбор не был затемнен, корабли стояли, как обычно, борт о борт, телеграмма, посланная на Гавайские острова, вовремя не поспела, средства ПВО не были приведены в полную готовность. И вот результат: японцы вывели из строя почти весь линейный флот, более трех с половиной тысяч человек погибли. А получи американцы за два-три часа до атаки японцев предупреждение, все сложилось бы совсем иначе.

Можно привести еще один пример: 11 ноября 1940 года самолеты с английского авианосца «Илластриес» атаковали итальянский флот в базе Таранто. Три линкора — «Кейвор», «Литторио» и «Дуилио» — были выведены из строя. Англичане потеряли всего два самолета.

Иными, гораздо большими, могли быть потери в первые дни войны и у нас в Севастополе, Измаиле, Кронштадте, Таллине и Полярном, если бы командование на местах не приняло всех мер предосторожности. «Специфика» заключалась в том, что почти два года на всех флотах шла разработка документов по системе готовностей. Их настойчиво вводили в жизнь, проверяли и отрабатывали на сотнях учений — общих и частных.

Было точно определено, что следует понимать под готовностью э 3, под готовностью э 2, под готовностью э 1.

Номером три обозначалась обычная готовность кораблей и частей, находящихся в строю. В этом случае они занимаются повседневной боевой подготовкой, живут обычной жизнью, но сохраняют запасы топлива, держат в исправности и определенной готовности оружие и механизмы.

Готовность э 2 более высокая. Корабли принимают все необходимые запасы, приводят в порядок материальную часть, устанавливается определенное дежурство. Увольнения на берег сокращаются до минимума. Личный состав остается на кораблях. В таком состоянии корабли могут жить долго, хотя такая жизнь требует известного напряжения.

Самая высокая готовность — э 1. Она объявляется, когда обстановка опасная. Тут уже все оружие и все механизмы должны быть способны вступить в действие немедленно, весь личный состав обязан находиться на своих местах. Получив условный сигнал, каждый корабль и каждая часть действует в соответствии с имеющимися у них инструкциями.

Поначалу не все получалось гладко. Первые проверки и учения на кораблях вскрыли массу недостатков. Не меньше года понадобилось, чтобы флоты научились быстро и точно переходить на повышенную готовность. Не буду перечислять все, что пришлось проделать в штабах, на кораблях и в частях. Большая это была работа, шла упорная борьба за время — не только за часы, но и за минуты, даже секунды с момента подачи сигнала до получения доклада о готовности флота. Такая борьба за время в военном деле чрезвычайно важна.

## 4.9 ВРАГ У ГРАНИЦ

Гитлеровцы не могли все время держать свой совершенно секретный план «Барбаросса» запертым в сейфах генерального штаба. План надо было осуществлять, давать конкретные директивы нижестоящим штабам. Немецкие генералы должны были торопиться. Время не ждало.

В соответствии с «Барбароссой» гитлеровцы готовили против СССР огромную армию и флот. Германия договаривалась о взаимодействии со своими союзниками. Как уже рассказывалось, еще в начале 1941 года немцы совершили ряд грубых нарушений нашего воздушного пространства на Балтике и в районе Мурманска. Немецкие самолеты «ошибались» все чаще и норовили летать над нашими базами, аэродромами и береговыми батареями. В конце января мне стало известно об интересном разговоре японского военно-морского атташе Ямагути с начальником отдела внешних сношений ВМФ. Ямагути перед тем только что вернулся из Берлина и настойчиво добивался приема в нашем наркомате. Прибыв в отдел внешних сношений, он как бы доверительно стал делиться своими берлинскими впечатлениями.

— Немцы очень недовольны Италией,- говорил он.- Один друг по «оси» осрамился.

Ямагути имел в виду поражения итальянской армии в войне против Греции. Муссолини развязал эту войну, рассчитывая легко захватить большую часть Балканского полуострова. Он спешил перебежать дорогу Гитлеру, который тоже зарился на Балканы. Но Муссолини переоценил свои силы. Маленькая Греция дала ему мужественный отпор и отбросила итальянские армии в глубь Албании. Там они и топтались не в состоянии изменить положение.

— А как Германия думает помочь Италии? — поинтересовался начальник отдела внешних сношений.

— Гитлер будет искать развязки в другом месте — на Востоке,- заявил Ямагути.

Тут же он пояснил, что имеется в виду движение на проливы — Босфор, Дарданеллы и дальше — на колониальные владения Англии. Японский атташе явно хотел отвести нам глаза. Дескать, не обращайте внимания на то, что немцы подбираются к Болгарии, это направление не против вас. Но тут же почему-то оговорился:

— Не исключено столкновение между Берлином и Москвой. 30 января мы официально донесли об этом любопытном разговоре заместителю Председателя Совнаркома К.Е. Ворошилову.

В то время я взял себе за правило собирать в отдельной папке все мелкие, но подозрительные факты поведения немцев, чтобы при случае докладывать лично Сталину. О более крупных фактах мы сразу же сообщали письменно.

В начале февраля одно за другим поступило несколько сообщений о том, что в болгарские порты Варну и Бургас прибывают немецкие военные специалисты, доставляются береговые орудия и зенитные пушки. 7 февраля я письменно сообщил об этом И.В. Сталину и Председателю Совнаркома В.М. Молотову.

Невольно приходилось сопоставлять новые факты с тем, что говорил японский атташе. Конечно, этот опытный разведчик не собирался предупреждать нас об опасности. Скорее всего, он хотел усыпить наше внимание: немцы, мол, целятся не на Москву, а на владения Великобритании. Но это выглядело слишком наивным. В самом деле! Если бы немцы обосновались только в Варне и Бургасе! Однако они проявляли не меньшую активность в Румынии, которая, как известно, ближе к нашим южным границам, чем к Турции. Они стали перебазировать свои войска в Финляндию, а ведь та не имела никакого отношения к походу на Грецию или, скажем, на Египет. Попросили разрешения у Швеции на транзит своих частей через ее территорию и, кстати, получили его.

Вести о передвижении немецких войск по Финляндии, Румынии и Болгарии все чаще появлялись в сводках Главного морского штаба. По твердо установившемуся порядку мы ежедневно посылали эти сводки в Генеральный штаб. Но то, что становилось известно морякам, относилось прежде всего к морям, портам и побережью. Генеральный штаб, видимо, знал и многое другое — из иных источников.

В конце января 1941 года из разговора с начальником Генерального штаба К.А. Мерецковым я понял, что в Наркомате обороны озабочены положением на границах. Готовилась очень важная директива, нацеливающая командование округов и флотов на Германию как на самого вероятного противника в будущей войне.

Директива вышла 23 февраля. Конечно, поздно — до войны оставалось около четырех месяцев. Однако и за такой срок можно было успеть сделать еще многое. В это время кроме общей директивы особенно требовались указания о повышении готовности. Но пока директива готовилась, произошла смена начальников Генерального штаба.

К.А. Мерецков, как говорили, после неудачной оперативной игры был освобожден, его место занял Г.К. Жуков.

Ни правительство, ни Генеральный штаб не установили строгого контроля за тем, как выполняется директива на местах, а там, чувствуя прохладное отношение наверху, тоже не спешили.

В конце февраля и начале марта немецкие самолеты снова несколько раз грубо нарушили советское воздушное пространство.

Они летали с поразительной дерзостью, уже не скрывая, что фотографируют наши военные объекты. Командующие флотами с беспокойством сообщали, что гитлеровцы просматривают их главные базы.

— Как быть? — спрашивали меня.

Я предложил Главному морскому штабу дать указание флотам открывать по нарушителям огонь без всякого предупреждения. Такая директива была передана 3 марта 1941 года. 17–18 марта немецкие самолеты были несколько раз обстреляны над Либавой. Что же делать, если агрессор наглеет? Уговорами его не приведешь в чувство.

В последние предвоенные недели, когда немецкие самолеты стали особенно нагло появляться не только над отдельными объектами, но и над главными базами — в частности над Полярным,- я снова распорядился открывать по ним огонь, приказав такие случаи особо выделять в оперсводках для Генерального штаба. Не припомню, докладывал ли я устно об этом И.В. Сталину или В.М. Молотову, но, перечитывая сейчас донесения с флотов, нахожу среди них доклады, и в частности от командующего Северным флотом А.Г. Головко, о том, что зенитные батареи открывают огонь по немецким самолетам, летающим над нашими базами. Кстати говоря, Сталин, узнав о моем распоряжении, ничего не возразил, так что фактически в эти дни на флотах уже шла война в воздухе: зенитчики отгоняли огнем немецкие самолеты, а наши летчики вступали с ними в схватки на своих устаревших «чайках». Формулу «Не позволять чужим самолетам летать над нашими базами и вместе с тем не поддаваться провокациям» они понимали правильно: глупо заниматься уговорами бандита, когда он лезет в твой дом.

После одного из таких случаев меня вызвали к Сталину. В кабинете кроме него сидел Берия, и я сразу понял, откуда дует ветер.

Меня спросили, на каком основании я отдал распоряжение открывать огонь по самолетам-нарушителям.

Я пробовал объяснить, но Сталин оборвал меня. Мне был сделан строгий выговор и приказано немедля отменить распоряжение. Пришлось подчиниться.

Главный морской штаб дал 29 марта директиву: «Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки самолетов противника на аэродромы».

Результаты нетрудно было предвидеть. Немцы, чувствуя, что мы осторожничаем, стали вести себя еще более вызывающе. 5 апреля очередной фашистский разведчик появился над Либавой. В воздух поднялись наши истребители. Они начали «приглашать» фашиста на посадку. Он, конечно, не подчинился. Наши самолеты дали, как требовало того предписание, двадцать предупредительных выстрелов. Разведчик ушел, а германское посольство в Москве заявило протест: дескать, обстреляли мирный самолет, летавший «для метеорологических наблюдений».

Выдавать шпионские полеты за «метеорологические» придумали давным-давно. Послевоенные нарушители границ в этом смысле неоригинальны.

Недружелюбные действия немцев, частые нарушения нашего воздушного пространства вызывали беспокойство среди краснофлотцев и командиров. В политдонесениях с флотов все чаще сообщалось, что люди с тревогой говорят о возможности войны.

В конце апреля или в самом начале мая ко мне зашел начальник Главного управления политпропаганды ВМФ И.В. Рогов.

— Как быть с разговорами о готовящемся нападении немцев на Советский Союз?

Иван Васильевич был человеком требовательным и строгим. Но тут он чувствовал себя неуверенно: знал, что происходит на морях и границах. Наедине мы не раз обменивались мнениями, и Рогов, как и я, высказывал свою озабоченность. Ему, конечно, были известны меры, которые принимал наш наркомат. А официальные сообщения в печати носили подчеркнуто успокоительный характер. Что же делать политработникам, как разговаривать с людьми?

Вопрос, поставленный Роговым, был весьма щекотливым. Посоветовавшись, мы решили: надо дать политорганам указание повышать готовность, разъяснять морякам, что фашистская Германия — самый вероятный наш противник. На кораблях, в соединениях эти указания восприняли без кривотолков.

На флотах в последние предвоенные дни мы изо всех сил стремились завершить работы по повышению боевой мощи. Чтобы быстрее ввести в строй береговые батареи, разрешали ставить их не на постоянные фундаменты из бетона, а на деревянные. Новые аэродромы включали в число действующих еще до полного окончания строительства взлетных полос. В ускоренном порядке соединенными усилиями моряков, артиллеристов и инженерной службы создавалась оборона военно-морских баз с суши, независимо от того, лежала ли ответственность за нее на флоте или на сухопутных войсках. Чтобы нас не застали врасплох, мы вели постоянную разведку самолетами и подводными лодками на подходах к базам с моря. Около баз выставляли усиленные дозоры. Флоты ускоряли перевод кораблей в первую линию, то есть повышали их боеспособность.

Обо всех этих мерах предосторожности я, как правило, докладывал, но не слышал ни одобрения, ни протеста. Обращаться же за письменным разрешением избегал, зная, как часто наши доклады остаются без ответа.

Все меры, предпринимаемые на флотах, мы излагали в оперативных сводках Главного морского штаба. Сводки ежедневно направляли в Генеральный штаб, что я и считал достаточным.

А обстановка все ухудшалась и ухудшалась. В мае участились не только нарушения воздушного пространства. Из различных источников мы узнавали о передвижениях немецких войск у наших

границ. Немецкие боевые корабли подтягивались в восточную часть Балтийского моря. Они подозрительно часто заходили в финские порты и задерживались там. Балтийский театр беспокоил нас больше всего: флот, недавно получивший новые базы, переживал период становления. Надо было укрепить эти базы с моря, усилить их тылы.

Опять возник вопрос о Либаве. Как я уже писал раньше, скученность кораблей в этой базе нас беспокоила и раньше. Но теперь, в обстановке надвигающейся военной грозы, требовалось предпринимать решительные меры. Необходимо было перевести часть кораблей оттуда, но мы знали, что И.В. Сталин смотрел на дело иначе. Решили обсудить вопрос официально на Главном военном совете ВМФ в присутствии А.А. Жданова.

Андрей Александрович приехал за полчаса до заседания. Войдя в мой кабинет, прежде всего спросил:

— Почему и кого вы собираетесь перебазировать из Либавы? Я развернул уже приготовленную подробную карту базирования кораблей.

— Тут их как селедок в бочке. Между тем близ Риги — прекрасное место для базирования. Оттуда корабли могут выйти в любом направлении.

— Послушаем, что скажут другие,- ответил Жданов. На совете разногласий не было. Все дружно высказались за перебазирование отряда легких сил и бригады подводных лодок в Рижский залив. Так и решили.

— Нужно доложить товарищу Сталину,- заметил А.А. Жданов, прощаясь.

А.А. Жданов, бесспорно, помогал флоту, но в то же время в решении некоторых вопросов ограничивал наши права.

— Я ведь не обычный член Главного совета,- заметил он однажды, когда я не известил его об одном из своих решений.

Этим он хотел подчеркнуть и свои контрольные функции в нашем наркомате. Выполняя эти функции, Жданов не всегда брался отстаивать нашу позицию, если она расходилась с мнением верхов. Так, он не поддержал меня, когда я возражал против посылки подводных лодок в глубь финских шхер к порту Або, не высказался в защиту точки зрения моряков, когда Сталин предложил базировать линкор в Либаве.

На этот раз я, кажется, убедил Андрея Александровича в том, что корабли целесообразно перебазировать в Усть-Двинск. Жданов предложил мне написать об этом Сталину, но не захотел говорить с ним сам. А дело-то было спешное.

Я сразу же направил письмо, но ответа не получил. Так случалось нередко. Поэтому, направляясь в Кремль, я постоянно держал при себе папку с копиями наших писем. В кабинете И.В. Сталина, улучив момент, раскрывал ее: «Вот такой-то важный документ залежался. Как быть?»

Часто тут же на копии накладывались резолюции. На этот раз я напомнил о своем письме и решении Главного военного совета ВМФ о перебазировании кораблей. Сталин, правда, резолюции писать не стал, но устно дал свое согласие.

Вернувшись к себе в наркомат, я первым делом позвонил командующему Балтфлотом: — Действуйте, разрешение получено...

Беспокоились мы и о Таллине — главной базе Балтийского флота. Расположенный в Финском заливе, Таллинский порт был плохо защищен от нападения с севера. К тому времени рейд еще не успели оборудовать хорошими бонами и сетями, а на нем ведь стояли два линкора. Посоветовавшись с начальником Главного морского штаба и командующим флотом, решили перебазировать линкоры в Кронштадт. Всего за несколько дней до войны из Таллина ушел «Марат», а второй линкор, «Октябрьская революция», перебазировался только в июле, когда уже шла война, с большим риском.

Июнь с первых же дней был необычайно тревожным, буквально не проходило суток, чтобы В.Ф. Трибуц не сообщал мне с Балтики о каких-либо зловещих новостях. Чаще всего они касались передвижения около наших границ немецких кораблей, сосредоточения их в финских портах и нарушений нашего воздушного пространства.

На Черном море было относительно спокойнее: дальше от Германии. Но и там нарастала угроза. Об этом свидетельствует, например, приказ комфлота контр-адмирала Ф.С. Октябрьского, отданный в развитие директивы Главного морского штаба:

«В связи с появлением у наших баз и побережья подводных лодок соседей и неизвестных самолетов, нарушающих наши границы, а также учитывая всевозрастающую напряженность международной обстановки, когда не исключена возможность всяких провокаций, приказываю:

1. При нахождении в море всем кораблям особо бдительно и надежно нести службу наблюдения, всегда иметь в немедленной готовности к отражению огня положенное оружие.

2. О всякой обнаруженной подводной лодке, надводном корабле и самолете немедленно доносить с грифом «Фактически».

Слова о возрастающей напряженности в международной обстановке появились в приказе, разумеется, не случайно. На флотах с тревогой следили за развитием событий и просили разрешения принимать практические меры для обеспечения безопасности.

— Как быть, если во время учений около наших кораблей будет обнаружена неизвестная лодка или на опасное расстояние приблизится немецкий самолет?

Такие вопросы комфлоты задавали мне неоднократно.

— Применяйте оружие,- отвечал им и при этом только требовал, чтобы они по ошибке не открыли огонь по своим.

В те дни, когда сведения о приготовлениях фашистской Германии к войне поступали из самых различных источников, я получил телеграмму военно-морского атташе в Берлине М.А. Воронцова. Он не только сообщал о приготовлениях немцев, но и называл почти точную дату начала войны. Среди множества аналогичных материалов такое донесение уже не являлось чем-то исключительным. Однако это был документ, присланный официальным и ответственным лицом. По существующему тогда порядку подобные донесения автоматически направлялись в несколько адресов. Я приказал проверить, получил ли телеграмму И.В. Сталин. Мне доложили: да, получил.

Признаться, в ту пору я, видимо, тоже брал под сомнение эту телеграмму, поэтому приказал вызвать Воронцова в Москву для личного доклада. Однако это не мешало проводить проверки готовности флотов работниками Главного морского штаба. Я еще раз обсудил с адмиралом И.С. Исаковым положение на флотах и решил принять дополнительные меры предосторожности.

## 4.10 САМЫЕ ПОСЛЕДНИЕ ДНИ

На июнь было запланировано учение на Черном море. Но международная обстановка так накалилась, что у меня возникло сомнение: не лучше ли отказаться от учения? Поскольку проводить его предполагалось совместно с войсками Одесского военного округа, мы запросили мнение Генерального штаба. Оттуда не сообщили ничего, что дало бы основание изменить наш план. В целях предосторожности мы дали флоту указание держать оружие в полной готовности. Руководить учением выехал начальник Главного морского штаба адмирал И.С. Исаков. Перед отъездом мы с ним договорились, что я немедленно поставлю его в известность, если обстановка примет чрезвычайный характер. Он на месте должен был дать указание командующему применять в случае необходимости оружие.

Выехала на Черное море и группа работников Главного управления политпропаганды во главе с бригадным комиссаром И.И. Азаровым. Он получил инструкцию говорить политработникам прямо: на случай нападения Германии приводится в готовность оружие.

Впоследствии И.И. Азаров расказывал мне, в каком сложном положении он оказался. Выступая перед личным составом крейсера «Красный Кавказ», он говорил о возможности конфликта с гитлеровской Германией и призывал людей быть бдительными. А через два дня на корабле приняли сообщение ТАСС от 14 июня, категорически отвергавшее слухи о возможности войны, объявлявшее их провокационными. К Азарову обратился командир «Красного Кавказа» А.М. Гущин с просьбой снова выступить перед людьми и разъяснить, чему же верить.

Азаров решил от своей позиции не отступать. Он ответил командирам и матросам, что сообщение ТАСС носит дипломатический характер и направлено к тому, чтобы оттянуть столкновение, выиграть время для подготовки. А наше дело — военных людей — быть всегда начеку. Команда корабля отнеслась к его заявлению понимающе и сочувственно. Это сообщение ТАСС от 14 июня звучит особенно нелогично теперь, когда мы знаем, как отреагировал на него Гитлер. 17 июня, то есть буквально через три дня, он отдал приказ начать осуществление плана «Барбаросса» на рассвете 22 июня 1941 года. Просматривая сводки с флотов, можно убедиться в повышенной активности немцев на море именно с этого рокового числа — 17 июня. Все мосты были уже сожжены. Непринятие чрезвычайных мер (возможно, вплоть до полной мобилизации) в эти последние тревожные дни было уже недопустимо. Но случилось именно так.

Что ни день, приходили новости, вызывавшие все большую настороженность. Ход событий, как всегда перед развязкой, решительно ускорился. В Главном морском штабе мы вели график, по которому ясно было видно, что немецкие суда все реже заходят в наши порты. Кривая, круто падавшая к нулю, наводила на мысль о плане, составленном заранее и осуществляемом с типично немецкой пунктуальностью. Даже в Таллинском порту, где еще совсем недавно было полно немецких «купцов», грузившихся очень нужным Германии сланцем, оставалось их всего два или три. Как нам стало известно, немецкий военно-морской атташе фон Баумбах обратился к своему начальству за разрешением выехать в командировку на родину. Все это нельзя было считать случайным стечением обстоятельств.

Я пригласил к себе контр-адмирала В.А. Алафузова — он замещал уехав шего на Черное море адмирала И.С. Исакова. Не прервать ли учение в районе Одессы? Но одно соображение удержало нас: флот, находящийся в море в полной фактической готовности, не будет застигнут событиями врасплох. Это было 16 или 17 июня. Уже ползли слухи о том, якобы Черчилль и Рузвельт прислали Сталину телеграммы, предупреждая его о готовящемся нападении немцев.

Я видел И.В. Сталина 13 или 14 июня. То была наша последняя встреча перед войной. Доложил ему свежие разведывательные данные, полученные с флотов, сказал о большом учении на Черном море, о том, что немцы фактически прекратили поставки для крейсера «Лютцов». Никаких вопросов о готовности флотов с его стороны не последовало. Очень хотелось доложить еще о том, что немецкие транспорты покидают наши порты, выяснить, не следует ли ограничить движение советских торговых судов в водах Германии, но мне показалось, что мое дальнейшее присутствие явно нежелательно.

Для меня бесспорно одно: И.В. Сталин не только не исключал возможности войны с гитлеровской Германией, напротив, он такую войну считал весьма вероятной и даже, рано или поздно, неизбежной. Договор 1939 года он рассматривал лишь как отсрочку, но отсрочка оказалась значительно короче, чем он ожидал.

У него, конечно, было вполне достаточно оснований считать, что Англия и Америка стремятся столкнуть нас с Германией лбами. Такая политика западных держав не являлась секретом, и на этой почве у Сталина росло недоверие и неприязнь к ним. Все сведения о действиях Гитлера, исходившие от англичан и американцев, он брал под сомнение или даже просто отбрасывал. Так относился он не только к сообщениям из случайных источников, но и к донесениям наших официальных представителей, находившихся в этих странах, к заявлениям государственных деятелей Англии и Америки.

«Если англичане заинтересованы в том, чтобы мы воевали с Германией, значит, все, что говорится о возможности близкой войны, сфабриковано ими» — таким приблизительно представляется мне ход рассуждений И.В. Сталина.

Он, конечно, понимал, что отрезвить агрессора можно только готовностью дать ему достойный ответ — ударом на удар. Агрессор поднимает кулак, значит, надо показать ему такой же кулак.

Кулаком Гитлера были дивизии, сосредоточенные на нашей границе. Значит, нашим кулаком могли стать советские дивизии. Но совершенно недостаточно только иметь дивизии, танки, самолеты, корабли. Необходима их высокая боевая готовность, полная готовность всего военного организма, всего народа, всей страны.

Убедившись в том, что его расчеты на более позднюю войну оказались ошибочными, что наши Вооруженные Силы и страна в целом к войне в ближайшие месяцы подготовлены недостаточно, И.В. Сталин старался сделать все возможное, что, по его мнению, могло оттянуть конфликт, и вести дело так, чтобы не дать Гитлеру никакого повода к нападению, чтобы не спровоцировать войну.

В те напряженные дни ко мне зашел заместитель начальника Генерального штаба Н.Ф. Ватутин. Он сказал, что внимательно читает наши оперативные сводки и докладывает их своему начальству. Ватутин обещал немедленно известить нас, если положение станет критическим.

Мы решили однако больше не ждать указаний, начали действовать сами. Балтийский флот 19 июня был переведен на оперативную готовность э 2. Это в какой-то мере оберегало его от всяких неожиданностей. На Северном флоте было спокойнее, чем на Балтике, но и его мы перевели на ту же готовность.

18 июня из района учений в Севастополь вернулся Черномоский флот и получил приказ остаться в готовности э 2. Большая часть матросов и командиров кораблей так и не сошла на берег. Многие из них потом еще долгие месяцы не видели своих близких.

За последний предвоенный год мы не раз в учебных целях переводили отдельные соединения или целые флоты на повышенную готовность. Теперь повышение готовности носило иной характер — оно было вызвано фактической обстановкой, и люди на флотах это поняли.

## 4.11 НОЧЬ НА 22 ИЮНЯ

Субботний день 21 июня прошел почти так же, как и предыдущие, полный тревожных сигналов с флотов. Перед выходным мы обычно прекращали работу раньше, но в тот вечер на душе было неспокойно, и я позвонил домой:

— Меня не ждите, задержусь.

Вера Николаевна, моя жена, не удивилась: я часто задерживался на работе. Она спросила только, останусь ли я ночевать в своем кабинете. Я поспешил ответить: — Потом расскажу.

Не хотелось говорить на эту тему по телефону. В Москве был жаркий и душный вечер. На небе собирались темные тучи, деревья на улице стояли, не шелохнув листком, в комнате, несмотря на открытые окна, не чувствовалось ни малейшего движения воздуха.

Затишье царило и в столичных учреждениях. В обычные дни после 18 часов наступала обеденная пора: руководители разъезжались по домам — часа на три, чтобы потом сидеть на работе до глубокой ночи. Но в субботу многие уезжали за город. Деловая страда спадала.

В тот вечер было как-то особенно тихо. Телефон совсем не звонил, будто его выключили. Даже такие «беспокойные» наркомы, как В.А. Малышев и И.И. Носенко, с которыми я был особенно тесно связан, не напоминали о себе вопросом, ставшим уже привычным в последнее время: «Как дела?»

Я сидел в своем кабинете, куда с улицы доносился привычный городской шум — гул машин, иногда громкий и беспечный молодой смех.

Рассеянно перебирал бумаги. Мысли не могли сосредоточиться на них. Совсем незадолго перед тем мне попался на глаза обзор иностранной печати и сводки ТАСС. Самые разные газеты писали о близкой войне между русскими и немцами. Не могли же все они сговориться!

Вспомнилось, как начинались войны в прошлом, особенно русско-японская в 1904 году. О ней нам часто напоминали в училище и Военно-морской академии,- может быть, потому, что ее первый акт разыгрался на море. Началась она неожиданным торпедным ударом, который японские миноносцы нанесли по русской эскадре, стоявшей на внешнем рейде Порт-Артура.

Преподаватель тактики в военно-морском училище Галль, человек веселый и остроумный, умел как-то очень просто, порой в шутливой форме, раскрыть довольно сложные понятия. Рассказ о своем предмете он начинал примерно так:

— Вот у вас есть знакомые девушки — Таня, Оля и Маня. Вам представился случай пойти в театр, а времени уже мало. Вы быстро решаете — кого пригласить? «Зайду к Тане,- рассуждаете вы,- если ее нет дома, то дальше, по пути,- к Оле, ну а в крайнем случае — к Мане, которая живет около театра». Вот это и есть тактика.

Мы смеялись. Пример был, конечно, упрощенным, но наглядным и доходчивым. Через минуту Галль уже серьезно и глубоко анализировал известные из истории военные операции на море. Говоря о Порт-Артуре, подчеркивал: не следует удивляться тому, что враг напал без объявления войны,- на то он и враг.

Наивно было бы сетовать на его вероломство. Удивляться надо, скорее, нашему командованию, беспечно подставившему флот под удар.

Воспоминания юности потянули за собой пережитое в Картахене, где, случалось, бомбы начинали рваться раньше, чем раздавался сигнал воздушной тревоги.

Вспоминалось напряжение, владевшее нами в дни хасанских событий, когда мы ждали удара японской авиации по Владивостоку...

Мои размышления прервал заместитель начальника Главного морского штаба В.А. Алафузов. Как всегда, он пришел с вечерним докладом. Обстановка как будто не изменилась: по-прежнему была очень беспокойной на Балтике, на Черном море — спокойнее; на Севере не происходило ничего особенного... Снова оставшись один, я позвонил Наркому обороны. — Нарком выехал,- сказали мне. Начальника Генерального штаба тоже не оказалось на месте. Решил связаться с флотами. Поговорил сначала с командующим Балтийским флотом В.Ф. Трибуцем, затем с начальником штаба Черноморского флота И.Д. Елисеевым, с командующим на Севере А.Г. Головко. Все были на местах, все как будто в порядке. Командные пункты развернуты, флоты уже в течение двух дней поддерживают оперативную готовность э 2. На берег отпущено лишь ограниченное число краснофлотцев и командиров. В Севастополе, в Доме флота, идет концерт, но в штабах и на командных пунктах работа не ослабевает. Бдительно следят за обстановкой, докладывают обо всем замеченном наблюдатели. Так, дежурный по штабу Черноморского флота подметил, что немецкие транспорты, которые обычно в эти часы находились в море, вдруг исчезли, укрылись в болгарских и румынских портах.

С некоторым облегчением я подумал: раз командующие на местах, они сумеют, если понадобится, быстро сориентироваться. Но почему нет никакой информации сверху? Нарком обороны и Генеральный штаб из наших оперсводок знают, что флоты приведены в повышенную готовность. Генеральный штаб по своей линии таких мер не принимает, и нам не говорят ни слова.

В 20.00 пришел М.А. Воронцов, только что прибывший из Берлина.

В тот вечер Михаил Александрович минут пятьдесят рассказывал мне о том, что делается в Германии. Повторил: нападения надо ждать с часу на час.

— Так что же все это означает? — спросил я его в упор.

— Это война! — ответил он без колебаний.

Едва ушел Воронцов, явился адмирал Л.М. Галлер. Он тоже не уехал домой.

Уже около года Л.М. Галлер занимался судостроением. Он завел разговор о каком-то документе, касавшемся приема кораблей. Дело было неспешное и не бог весть какое крупное. Я понимал, что Льва Михайловича привело не это. Заговорил о напряженной обстановке, о готовности флотов.

— «Октябрьская революция» все еще в Таллине и на открытом рейде,- осторожно напомнил он. За этим стоял невысказанный вопрос: все ли сделано, чтобы обеспечить безопасность линкора?

Мы поговорили о положении на Балтике, особенно в Либаве — она беспокоила меня более других баз.

Около десяти вечера Лев Михайлович ушел из моего кабинета. Еще не стемнело, как вдруг поднялся ветер, закрутил воронками пыль на улице, стал трепать гардины на открытых окнах. Разразилась гроза, хлынул короткий, но сильный дождь, разгоняя веселую толпу гуляющих.

Я успел выслушать еще один, внеочередной доклад В.А. Алафузова. С флотов поступали все новые донесения о неизвестных кораблях, появляющихся вблизи наших берегов, о нарушениях воздушного пространства.

Около 11 часов вечера зазвонил телефон. Я услышал голос маршала С.К. Тимошенко:

— Есть очень важные сведения. Зайдите ко мне. Быстро сложил в папку последние данные о положении на флотах и, позвав Алафузова, пошел вместе с ним. Владимир Антонович захватил с собой карты. Мы рассчитывали доложить обстановку на морях. Я видел, что Алафузов оглядывает свой белый китель, должно быть, считал неудобным в таком виде идти к Наркому обороны.

— Надо бы надеть поновее,- пошутил он. Но времени на переодевание не оставалось.

Наши наркоматы были расположены по соседству. Мы вышли на улицу. Дождь кончился, по тротуару снова прогуливались парочки, где-то совсем близко танцевали, и звуки патефона вырывались из открытого окна. Через несколько минут мы уже поднимались на второй этаж небольшого особняка, где временно находился кабинет С.К. Тимошенко.

Маршал, шагая по комнате, диктовал. Было все еще жарко. Генерал армии Г.К. Жуков сидел за столом и что-то писал. Перед ним лежало несколько заполненных листов большого блокнота для радиограмм. Видно, Нарком обороны и начальник Генерального штаба работали довольно долго.

Семен Константинович заметил нас, остановился. Коротко, не называя источников, сказал, что считается возможным нападение Германии на нашу страну.

Жуков встал и показал нам телеграмму, которую он заготовил для пограничных округов. Помнится, она была пространной — на трех листах. В ней подробно излагалось, что следует предпринять войскам в случае нападения гитлеровской Германии.

Непосредственно флотов эта телеграмма не касалась. Пробежав текст телеграммы, я спросил:

— Разрешено ли в случае нападения применять оружие?

— Разрешено.

Поворачиваюсь к контр-адмиралу Алафузову:

— Бегите в штаб и дайте немедленно указание флотам о полной фактической готовности, то есть о готовности номер один. Бегите!

Тут уж некогда было рассуждать, удобно ли адмиралу бегать по улице. Владимир Антонович побежал, сам я задержался еще на минуту, уточнил, правильно ли понял, что нападения можно ждать в эту ночь. Да, правильно, в ночь на 22 июня. А она уже наступила!..

Позднее я узнал, что Нарком обороны и начальник Генштаба были вызваны 21 июня около 17 часов к И.В. Сталину. Следовательно, уже в то время под тяжестью неопровержимых доказательств было принято решение: привести войска в полную боевую готовность и в случае нападения отражать его. Значит, все это произошло примерно за одиннадцать часов до фактического вторжения врага на нашу землю.

Не так давно мне довелось слышать от генерала армии И.В. Тюленева — в то время он командовал Московским военным округом,- что 21 июня около 2 часов дня ему позвонил И.В. Сталин и потребовал повысить боевую готовность ПВО.

Это еще раз подтверждает: во второй половине дня 21 июня И.В. Сталин признал столкновение с Германией если не неизбежным, то весьма и весьма вероятным. Это подтверждает и то, что в тот вечер к И.В. Сталину были вызваны московские руководители А.С. Щербаков и В.П. Пронин. По словам Василия Прохоровича Пронина, Сталин приказал в эту субботу задержать секретарей райкомов на своих местах и запретить им выезжать за город. «Возможно нападение немцев»,- предупредил он. Очень жаль, что оставшиеся часы не были использованы с максимальной эффективностью. . .

В наркомате мне доложили: экстренный приказ уже передан. Он совсем короток — сигнал, по которому на местах знают, что делать. Все же для прохождения телеграммы нужно какое-то время, а оно дорого. Берусь за телефонную трубку. Первый звонок на Балтику — В.Ф. Трибуцу:

— Не дожидаясь получения телеграммы, которая вам уже послана, переводите флот на оперативную готовность номер один — боевую. Повторяю еще раз — боевую. Он, видно, ждал моего звонка. Только задал вопрос:

— Разрешается ли открывать огонь в случае явного нападения на корабли или базы?

Сколько раз моряков одергивали за «излишнюю ретивость», и вот оно: можно ли стрелять по врагу? Можно и нужно!

Командующего Северным флотом А.Г. Головко тоже застаю на месте. Его ближайший сосед — Финляндия. Что она будет делать, если Германия нападет на нас? Есть немало оснований считать, что присоединится к фашистам. Но сказать что-либо наверняка было еще нельзя.

— Как вести себя с финнами? — спрашивает Арсений Григорьевич.- От них летают немецкие самолеты к Полярному.

— По нарушителям нашего воздушного пространства открывайте огонь.

— Разрешите отдать приказания?

— Добро.

В Севастополе на проводе начальник штаба И.Д. Елисеев.

— Вы еще не получили телеграммы о приведении флота в боевую готовность?

— Нет,- отвечает Иван Дмитриевич.

Повторяю ему то, что приказал Трибуцу и Головко.

— Действуйте без промедления! Доложите командующему. Ни он, ни я еще не знали в ту минуту, что от первого столкновения с врагом Севастополь отделяло менее трех часов.

После разговора с флотами сложилась уверенность, что машина завертелась. Снова заглянул Л.М. Галлер. «Что нового?» — читаю на его лице. Рассказываю об указаниях, полученных от Наркома обороны. Меня больше всего тревожило положение на Балтике, а Лев Михайлович — старый балтиец. Обсуждаем с ним, в каком состоянии там наши силы, смотрим карту...

В те минуты, как теперь известно, на вражеских аэродромах возле границы уже подвешивали бомбы к самолетам, пришли в движение фашистские танки и корабли, чтобы нанести первый удар. А мы еще думали: «Неужели война?» Где-то внутри продолжала теплиться слабая надежда: может быть, обойдется? Не обошлось. Очень скоро нам предстояло в том убедиться. Но пока для меня наступило время томительного ожидания. На флотах знали, что следует предпринять. Меры на чрезвычайный случай были точно определены и отработаны.

Я мысленно представлял себе, как приказ о фактической готовности э 1 уже передан на флоты и флотилии, дальше — в базы, соединения, и сейчас люди трудятся молчаливо и напряженно, отдавая себе отчет в цене каждой минуты. Я удерживал себя от того, чтобы снова снять трубку. Пожалуй, генерал Мольтке был прав, говоря, что, отдав приказ о мобилизации, можно идти спать. Теперь машина работала уже сама. Лишние приказы могут только помешать.

Как развивались события в ту ночь на флотах, я узнал позднее. Мой телефонный разговор с В.Ф. Трибуцем закончился в 23 часа 35 минут. В журнале боевых действий Балтийского флота записано: «23 часа 37 минут. Объявлена оперативная готовность э 1».

Люди были на месте: флот находился в повышенной готовности с 19 июня. Понадобилось лишь две минуты, чтобы началась фактическая подготовка к отражению удара врага.

Северный флот принял телеграмму-приказ в 0 часов 56 минут 22 июня. Через несколько часов мы получили донесение командующего А.Г. Головко: «Северный флот 04 часа 25 минут перешел на оперативную готовность э 1».

Значит, за это время приказ не только дошел до баз, аэродромов, кораблей и береговых батарей — они уже успели подготовиться к отражению удара.

Хорошо, что еще рано вечером — около 18 часов — я заставил командующих принять дополнительные меры. Они связались с подчиненными, предупредили, что надо быть начеку. В Таллине, Либаве и на полуострове Ханко, в Севастополе и Одессе, Измаиле и Пинске, в Полярном и на полуострове Рыбачий командиры баз, гарнизонов, кораблей и частей в тот субботний вечер забыли об отдыхе в кругу семьи, об охоте и рыбной ловле. Все были в своих гарнизонах и командах. Потому и смогли приступить к действию немедленно.

Прошло лишь двадцать минут после моего разговора с вице-адмиралом Трибуцем — телеграмма еще не дошла до Таллина,- а оперативная готовность э 1 была объявлена уже на Ханко, в Прибалтийской базе и в других местах. Об этом опять же свидетельствуют записи в журналах боевых действий:

«Частям сектора береговой обороны Либавской и Виндавской военно-морских баз объявлена готовность э 1».

В 02 часа 40 минут все корабли и части флота уже были фактически в полной боевой готовности. Никто не оказался застигнутым врасплох.

Позади были недели и месяцы напряженной, кропотливой, иногда надоедливой работы, тренировок, подсчетов и проверок. Позади были бессонные ночи, неприятные разговоры, быть может, взыскания, наложенные за медлительность, когда людей поднимали по тревоге. Многое было позади, но все труды, потраченные время и нервы — все было оправдано сторицей в минуты, когда флоты уверенно, слаженно и без проволочек изготовились к встрече врага.

Первым принял удар на себя Севастополь. Пускай другие вступили в бой лишь на час-другой позднее, но они уже знали: враг напал на нашу Родину, война началась! Севастополь встретил нападение подготовленным. Командованию флота пришлось самому принять решение об открытии огня. Стоит еще раз напомнить о том, что лишь за неделю до этого всех нас заверяли: война не предвидится, разговоры о ней — провокация, чтобы понять, как драматична была обстановка в ту ночь и какое внутреннее торможение, колебание, неуверенность должны были преодолетьв себе люди, прежде чем твердо и мужественно отдать такой приказ.

Впоследствии мне рассказывали, что в ту субботу, как и в предыдущие дни, корабли стояли в Севастопольской бухте рассредоточенно, с оружием, готовым к действию. Они были затемнены, и с берега нельзя было различить их силуэты на черной воде. Но город вечером 21 июня еще сверкал огнями. Бульвары и сады переполнила праздничная нарядная публика. «Казалось, ничто не предвещало трагических событий» — так написал об этом вечере Н.Т. Рыбалко, бывший в те часы оперативным дежурным по штабу Черноморского флота.

Около 23 часов в комнату оперативного дежурного заглянул начальник штаба флота контр-адмирал И.Д. Елисеев.

— На несколько минут отлучусь домой,- сказал он. Н.Т. Рыбалко вновь увидел контр-адмирала меньше чем через два часа, когда тот быстро вошел в комнату дежурного, держа в руках телеграмму.

«Я ее помню дословно,- пишет Н.Т. Рыбалко,- только не ручаюсь за то, в каком порядке были перечислены флоты». Вот эта телеграмма: «СФ, КБФ,ЧФ, ПВФ, ДВФ. Оперативная готовность э 1 немедленно. Кузнецов». (ПВФ — Пинская военная флотилия. ДВФ — Дунайская военная флотилия. — прм ред.)

Сразу же главной базе был дан сигнал «Большой сбор». И город огласился ревом сирен, сигнальными выстрелами батарей. Заговорили рупоры городской радиотрансляционной сети, передавая сигналы тревоги. На улицах появились моряки, они бежали к своим кораблям.

А вот что пишет в своих воспоминаниях адмирал И.Д. Елисеев: «Учитывая тревожную обстановку, мы договорились, чтобы в штабе флота ночью обязательно присутствовал кто-нибудь из старших начальников, облеченный правом в случае необходимости принимать ответственные решения.

В ночь на 22 июня на такое дежурство заступил я, начальник штаба. Такова уж традиция на флоте: самым ответственным считается дежурство с субботы на воскресенье.

В 01.03 поступила телеграмма из Москвы. Через две минуты она уже лежала у меня на столе. Вскоре телеграмма была вручена прибывшему командующему флотом. Это был приказ Наркома ВМФ о переводе флота на оперативную готовность э 1. Немедленно привели в действие заранее отработанную систему оповещения. Предусматривалось два способа вызова личного состава: через оповестителей (скрытно) и по тревоге. Сначала я приказал использовать первый способ. Но в штаб стали поступать сообщения, что переход на повышенную готовность осуществляется недостаточно быстро. Тогда я приказал сыграть базовую тревогу.

Оперативная готовность э 1 была объявлена по флоту в 01:15 22 июня 1941 года».

Постепенно начали гаснуть огни на бульварах и в окнах домов. Городские власти и некоторые командиры звонили в штаб, с недоумением спрашивали:

— Зачем потребовалось так спешно затемнять город? Ведь флот только что вернулся с учения. Дали бы людям немного отдохнуть.

— Надо затемниться немедленно,- отвечали из штаба. Последовало распоряжение выключить рубильники электростанции. Город мгновенно погрузился в такую густую тьму, какая бывает только на юге. Лишь один маяк продолжал бросать на море снопы света, в наступившей мгле особенно яркие. Связь с маяком оказалась нарушенной, может быть, это сделал диверсант. Посыльный на мотоцикле помчался к маяку через темный город.

В штабе флота вскрывали пакеты, лежавшие неприкосновенными до этого рокового часа. На аэродромах раздавались пулеметные очереди — истребители опробовали боевые патроны. Зенитчики снимали предохранительные чеки со своих пушек. В темноте двигались по бухте катера и баржи. Корабли принимали снаряды, торпеды и все необходимое для боя. На береговых батареях поднимали свой тяжелые тела огромные орудия, готовясь прикрыть огнем развертывание флота.

В штабе торопливо записывали донесения о переходе на боевую готовность с Дунайской военной флотилии, с военноморских баз и соединений кораблей.

«Примерно к 02 часам 00 минутам 22 июня весь флот находился в готовности»,-

записано у Н.Т. Рыбалко.

Около 3 часов дежурному сообщили, что посты СНИС и ВНОС (СНИС — Служба наблюдения и связи. ВНОС — Воздушное наблюдение, оповещение и связь. — прм.ред.) слышат шум авиационных моторов. Рыбалко докладывает об этом И.Д. Елисееву.

— Открывать ли огонь по неизвестным самолетам? — звонит начальник ПВО полковник Жилин.

— Доложите командующему,- отвечает начальник штаба. Рыбалко докладывает комфлоту. И тут у них происходит разговор, который воспроизвожу по записи дежурного.

Ф.С. Октябрьский. Есть ли наши самолеты в воздухе?

Н.Т. Рыбалко. Наших самолетов нет.

Ф.С. Октябрьский. Имейте в виду, если в воздухе есть хоть один наш самолет, вы завтра будете расстреляны.

Н.Т. Рыбалко. Товарищ командующий, как быть с открытием огня?

Ф.С. Октябрьский. Действуйте по инструкции.

Я дословно привожу записи Н.Т. Рыбалко не для того только, чтобы дать характеристику людям. Хочется пояснить, как было трудно принимать первые решения, означавшие переход от мирного времени к войне. Ведь дело касалось Севастополя — главной военно-морской базы Черноморского флота. Отдать здесь приказ об открытии огня всей системой ПВО по неизвестным еще в те минуты самолетам далеко не равнозначно открытию огня на какойлибо пограничной заставе, привыкшей ко всяким инцидентам. На командовании лежала большая ответственность: с одной стороны, не пропустить безнаказанно врага, а с другой — не вызвать нежелательного осложнения. Несколько позже, когда все флоты получили прямое разъяснение, что война началась, сомнения и колебания отпали.

Естественно, такой ответ не мог удовлетворить дежурного Н.Т. Рыбалко, и он обратился к стоявшему рядом с ним начальнику штаба флота И.Д. Елисееву:

— Что ответить полковнику Жилину?

— Передайте приказание открыть огонь,- решительно сказал И.Д. Елисеев.

— Открыть огонь! — скомандовал Н.Т. Рыбалко начальнику ПВО. Но и полковник Жилин хорошо понимал весь риск, связанный с этим.

— Имейте в виду, вы несете полную ответственность за это приказание. Я записываю его в журнал боевых действий,- ответил он, вместо того чтобы произнести короткое флотское «Есть!».

— Записывайте куда хотите, но открывайте огонь по самолетам! — уже почти кричит, начиная нервничать, Рыбалко.

3 часа 07 минут. Немецкие самолеты подходили к Севастополю крадучись, на небольшой высоте. Вдруг сразу вспыхнули прожектора, яркие лучи стали шарить по небу. Заговорили зенитные орудия береговых батарей и кораблей. Несколько самолетов загорелись и начали падать. Другие торопились сбросить свой груз. У них была задача заблокировать корабли в бухтах Севастополя, не дать им возможности выйти в море. Противнику это не удалось. Мины упали не на фарватер, а на берег. Часть попала в город и взорвалась там, разрушая дома, вызывая пожары и убивая людей.

Мины спускались на парашютах, и многие жители думали, что это выбрасывается воздушный десант. В темноте принять мины за солдат было не мудрено. Невооруженные севастопольцы, женщины и даже дети бросились к месту приземления, чтобы схватить фашистов. Но мины взрывались, и число жертв росло. Однако налет был отбит, и рассвет 22 июня Севастополь встретил во всеоружии, ощетинившись орудиями, которые смотрели в небо и в море.

В Москве рассвет наступил несколько раньше. В 3 часа было уже все видно. Я прилег на диван, пытаясь представить себе, что происходит на флотах. Глуховатый звонок телефона поднял меня на ноги.

— Докладывает командующий Черноморским флотом. По необычайно взволнованному голосу вице-адмирала Ф.С. Октябрьского уже понимаю — случилось что-то из ряда вон выходящее.

— На Севастополь совершен воздушный налет. Зенитная артиллерия отражает нападение самолетов. Несколько бомб упало на город...

Смотрю на часы. 3 часа 15 минут. Вот когда началось... У меня уже нет сомнений — война!

Сразу снимаю трубку, набираю номер кабинета И.В. Сталина. Отвечает дежурный:

— Товарища Сталина нет, и где он, мне неизвестно.

— У меня сообщение исключительной важности, которое я обязан немедленно передать лично товарищу Сталину,- пытаюсь убедить дежурного.

— Не могу ничем помочь,- спокойно отвечает он и вешает трубку.

А я не выпускаю трубку из рук. Звоню маршалу С.К. Тимошенко. Повторяю слово в слово то, что доложил вице-адмирал Октябрьский.

— Вы меня слыщите?

— Да, слышу.

В голосе Семена Константиновича не звучит и тени сомнения, он не переспрашивает меня. Возможно, не я первый сообщил ему эту новость. Он мог получить подобные сведения и от командования округов.

Говорить Наркому обороны о положении на флотах, об их готовности сейчас не время. У него хватает своих дел.

Еще несколько минут не отхожу от телефона, снова по разным номерам звоню И.В. Сталину, пытаюсь добиться личного разговора с ним. Ничего не выходит. Опять звоню дежурному:

— Прошу передать товарищу Сталину, что немецкие самолеты бомбят Севастополь. Это же война!

— Доложу кому следует,- отвечает дежурный. Через несколько минут слышу звонок. В трубке звучит недовольный, какой-то раздраженный голос:

— Вы понимаете, что докладываете? — Это Г.М. Маленков.

— Понимаю и докладываю со всей ответственностью: началась война.

Казалось, что тут тратить время на разговоры! Надо действовать немедленно: война уже началась!

Г.М. Маленков вешает трубку. Он, видимо, не поверил мне. Кто-то из Кремля звонил в Севастополь, перепроверял мое сообщение.

Разговор с Маленковым показал, что надежда избежать войны жила еще и тогда, когда нападение уже совершилось и на огромных пространствах нашей Родины лилась кровь. Видимо, и указания, данные Наркому обороны, передавались поэтому на места без особой спешки, и округа не успели их получить до нападения гитлеровцев.

После звонка Маленкова я все-таки надеялся, что вот-вот последуют указания правительства о первых действиях в условиях начавшейся войны. Никаких указаний не поступало.

Я на свою ответственность приказал передать флотам официальное извещение о начале войны и об отражении ударов противника всеми средствами, на основании этого Военный совет Балтийского флота, например, уже в 5 часов 17 минут 22 июня объявил по флоту: «Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника».

В тот момент, конечно, следовало уже не только «отражать попытки нападения», а наносить ответные удары по врагу. Но флот не мог этого делать один, нужны были согласованные планы, единое руководство в масштабе всех Вооруженных Сил.

Главный морской штаб передал еще один приказ флотам: «Немедленно начать постановку минных заграждений по плану прикрытия». Помнится, балтийцы просили это еще раньше, когда перешли на готовность э 2, то есть 19 июня. Но я не мог такого позволить — это выходило за рамки моих прав. Поэтому на Балтике этот приказ получили в 6 часов 30 минут 22 июня. Балтийский морской театр беспокоил нас больше других, и мы хотели наверстать упущенное время. Затем было дано дополнительное приказание: «Ставить мины круглосуточно, использовать все что можно: эсминцы и другие корабли». Помнится, Л.М. Галлер лично звонил в Таллин и просил ускорить эту операцию: ведь нужно было выставить несколько тысяч мин. Командующий эскадрой контр-адмирал Д.Д. Вдовиченко вышел с отрядом прикрывать операцию. С каким риском, выдержкой и сознанием своего долга выполнялась эта опасная операция, писал мне потом командир минзага «Ока» Н.И. Мещерский.

## 4.12 СТРАНА ВСТУПАЕТ В БОЙ

Первые часы войны, несмотря на моральную подготовку к ней, вызвали известное замешательство. Нужно было сделать резкий поворот во всей работе, решительно перестроиться на новый военный лад. В эти часы в московском кабинете, вдали от флотов, еще не чувствовалось дыхания войны, хотя было уже известно, что на переднем рубеже полыхает пламя ожесточенного столкновения. Все нужные первые приказания отданы. Донесения с флотов поступают в Главный морской штаб и наносятся там на карту, анализируются. Хотелось что-то предпринимать, но ясности — что же именно следует делать немедленно, какие отдать приказания — пока не было.

Бумаги, горой лежавшие на столе со вчерашнего, мирного дня, потеряли свое значение. Они относились к боевой подготовке и строительству флота. Большинство вопросов теперь будет решаться по-иному, в соответствии с требованиями начавшейся войны.

Я решил спокойно посидеть, собраться с мыслями. Вспомнилось, как старый марсофлот Э.С. Панцержанский говорил мне, когда я был еще командиром крейсера: «Когда обстановка на корабле становится сомнительной и вы не уверены в своих действиях, поставьте машины на «стоп», осмотритесь, прикажите штурману проверить свое место и, уточнив обстановку, двигайтесь дальше». Хороший совет! Но он пригоден лишь для мирного времени: попал в туман, не уверен в своем месте — остановись и проверь, чтобы не выскочить на мель. В военное время подчас нет времени осмотреться. Замешкаешься — и события неумолимо захлестнут тебя. Теперь надо на все реагировать быстро и точно. За промедление, как и за ошибки, ныне придется расплачиваться кровью. От военачальников всех степеней потребуется и хладнокровие, и мгновенный расчет. Командир корабля уже не может воспользоваться разумным для мирного времени советом и отдать якорь, чтобы разобраться в обстановке. Новая техника неизмеримо ускорила темпы войны. Мастерство, собранность и четкость приобрели особое значение. Таково веление времени.

Рука невольно тянется к телефону. Связываюсь с флотами, с управлениями наркомата. Короткие разговоры сводятся к одному: больше оперативности, следить за каждым шагом противника, действовать решительно, не дожидаясь указки сверху. Утром контрадмирал В.А. Алафузов сделал мне обстоятельный доклад о положении на флотах, всех распоряжениях, отданных им от имени наркома, и своих предположениях на будущее. Больше всего нас тревожили две опасности: высадка десанта и мощные налеты с воздуха на военно-морские базы.

Наркомат работал напряженно. Связь с флотами действовала бесперебойно. От Либавы до Кронштадта шла война на воде, под водой и в воздухе. С кем бы ни приходилось говорить, первые дни войны все вспоминали с удивительными подробностями по часам и даже минутам. Да, такое не забывается!

Нетрудно представить себе состояние И.В. Сталина перед лицом грозных событий, которые, по его расчетам, должны были произойти гораздо позже, возможность которых теперь, в 1941 году, он упорно отрицал вплоть до самых последних дней.

Его состояние передалось тем, кто его окружал, и они не смогли взять в свои руки рычаги управления. Эти люди не умели самостоятельно действовать, а умели лишь выполнять волю Сталина, стоявшего над ними. Такова трагедия тех часов.

Около 10 часов утра 22 июня я поехал в Кремль. Решил лично доложить обстановку. Москва безмятежно отдыхала. Как всегда в выходные дни, в центре было малолюдно, редкие прохожие выглядели празднично. Лишь одиночные машины, проносившиеся на повышенной скорости, пугали пешеходов тревожными гудками.

Столица еще не знала, что на границах уже полыхает пожар войны и передовые части ведут тяжкие бои, пытаясь задержать врага.

В Кремле все выглядело как в обычный выходной день. Часовой у Боровицких ворот, подтянутый и щеголеватый, взял под козырек и, как всегда, заглянул в машину. Немного сбавив скорость, мы въехали в Кремль. Я внимательно смотрел по сторонам — ничто не говорило о тревоге. Встречная машина, поравнявшись с нашей, как было принято, остановилась, уступая дорогу. Кругом было тихо и пустынно.

«Наверное, руководство собралось где-то в другом месте, — решил я. — Но почему до сих пор официально не объявлено о войне?»

Не застав никого в Кремле, вернулся в наркомат.

— Кто-нибудь звонил? — был мой первый вопрос.

— Нет, никто не звонил.

22 июня в 12 часов дня Советское правительство обратилось к народу с заявлением о вероломном нападении фашистской Германии. О начавшейся войне узнала

вся страна.

Партия призывала советских людей встать на защиту Родины. Слова заявления звучали сурово и в то же время оптимистически. Наше дело правое, мы победим!

Огромная страна поднималась на бой. Тяжелый и кровавый. Не помню, по своей инициативе или по поручению Сталина вечером связался с В.М. Молотовым. Он курировал наш наркомат, решая текущие вопросы. Разговор касался обстановки на флотах. Я в тот час не имел оснований особенно тревожиться. В Севастополе после ночного налета было спокойно. На Балтике жестоким атакам уже подверглась Либава, но данных о значительном продвижении немцев на сухопутном фронте еще не поступало.

Приказываю заместителю начальника Главного морского штаба В.А. Алафузову чаще информировать Генеральный штаб о том, что происходит на флотах. Сам в свою очередь старался получить самые последние данные о положении на сухопутных фронтах.

В кабинет быстрым, энергичным шагом вошел приехавший из Севастополя мой заместитель адмирал И.С. Исаков. Вместо обычного доклада о своей поездке и проведенном под его руководством учении Черноморского флота он попросил дать ему время разобраться в обстановке и только после этого доложить свои соображения.

— Добро,- согласился я.

В вечерней сводке, уже доложенной лично адмиралом Исаковым, отмечалось значительное продвижение противника на Либаву. К этому он и старался больше всего привлечь мое внимание. В остальном все шло по плану. Полным ходом ставились минные заграждения, проводилась мобилизация, и пока нам ничего не оставалось, как ожидать полного развертывания флотов и готовить их для проведения первых боевых операций. Такие операции были предусмотрены еще в мирное время. Однако осуществление их и все дальнейшие наши действия зависели от положения дел на сухопутных фронтах в целом. Мы впервые на деле почувствовали подчиненную роль Военно-Морского Флота общим стратегическим планам Генерального штаба.

Главный морской штаб получил последние данные о боевых действиях с флотов. Севастополь уточнил, что сброшены не бомбы, а мины, которыми гитлеровцы рассчитывали закрыть фарватер и от которых в итоге пострадали женщины и дети. Мины были новые — электромагнитные. Немного позднее поступили сведения из Измаила, где находился штаб Дунайской военной флотилии. Там война началась бешеным шквалом огня с румынского берега Дуная. Корабли находились в готовности и сразу ответили не менее сильным огнем. Потерь они не имели. К вечеру мы узнали, что немцы несколько раз бомбили Либаву. Налеты отражались зенитным огнем и истребительной авиацией. На Севере авиация противника с норвежских аэродромов атаковала корабли, аэродромы и другие военные объекты в Кольском заливе. Мне позвонил адмирал А.Г. Головко:

— Разрешите бомбить авиацию противника на его аэродромах? — Разрешаю бомбить аэродромы на норвежской территории,- последовал ответ.

Прямых военных действий со стороны Финляндии еще не велось. Мы понимали, что назвать ее нейтральной страной трудно, симпатии ее правительства были явно на стороне немецких фашистов. Однако открывать военные действия против финнов мы не могли и не хотели.

К исходу 22 июня поступили новые сведения о том, что немцы рвутся к Либаве. Нападать на базу с моря противник не решался, а с суши, как я надеялся, он получит отпор от сухопутных частей Прибалтийского военного округа, чьей задачей было оборонять город и базу.

Было важно, что противник в первый день войны не потопил ни одного нашего корабля.

Правда, в дальнейшем мне предстояло увидеть воочию и свои упущения, убедиться, что во многом противник все же упредил нас. Раньше всего это обнаружилось на Балтийском море. К началу войны немцы успели поставить минные заграждения у наших берегов. Их подводные лодки заранее заняли позиции на вероятных путях передвижения наших кораблей.

Очевидно, к началу войны нам следовало не только привести флоты в высокую готовность, но и осуществить хотя бы частичную мобилизацию и развертывание боевых сил. Захватчика останавливает и отрезвляет не пассивность другой стороны, а ее решимость и готовность к отпору.

Перед нападением немцев штаб Балтийского флота имел сведения о «подозрительных силуэтах» в море. Мы ограничились тем, что докладывали о них. А что означали эти силуэты, мы узнали в первые дни войны. Крейсер «Максим Горький» подорвался на заранее поставленных немцами минах. Только отличная выучка и самоотверженность личного состава и умелые действия командира крейсера капитана первого ранга А.Н. Петрова спасли корабль, и он смог вскоре вернуться в строй. Все могло кончиться более трагично.

В ту пору у нас обнаружилось немало и других ошибок, так что не станем списывать все за счет «неправильной оценки положения Сталиным». Ему — свое, нам — свое.

Как бы там ни было, война грянула, и надо было сражаться с врагом, напрягая все силы, всю волю, не щадя жизни.

Поздно вечером 23 июня я был приглашен к Сталину. Это был первый вызов с начала войны. Машина подошла к подъезду в тупике, где всегда было тихо и безлюдно. Только узкому кругу лиц было известно, как подняться на второй этаж и по ковровой дорожке пройти в приемную Сталина.

Оставив фуражку в гардеробе первого этажа, я вошел в лифт и поднялся наверх. В приемной никого не было. Значит, все уже в кабинете, решил я, и поспешил справиться у А.Н. Поскребышева, можно ли пройти. Как всегда, над его столом висела фотография Сталина в буденновском шлеме времен обороны Царицына. Внешне все оставалось по-старому.

Я мысленно готовился доложить о нормальном развертывании флотов, наступлении немцев на Либаву и подготовке Черноморского флота к операции по обстрелу Констанцы.

В кабинете Сталина кроме членов политбюро находился Нарком обороны. На столе развернуты карты. Как я понял, речь шла о строительстве оборонительных рубежей в районе Вязьмы.

Завидев меня, Сталин попросил доложить о положении на флотах. Выслушав, удовлетворенно кивнул: хорошо.

В это время донесли о приближении вражеских самолетов. Все встали и вопросительно посмотрели на Сталина.

— Что ж, придется прервать работу,- сказал он. Все уселись в машины и направились в еще не совсем готовое помещение на станции метро «Кировская». При мне Сталину передавались донесения с командного пункта ПВО. Командующий противовоздушной обороной Москвы генерал-майор М.С. Громадин пережил тяжелые минуты. Он докладывал о всех принятых с его стороны мерах, а самолеты приближались... Вскоре оказалось, что самолеты — наши. Тревога была ложной. В газетах на следующий день об этой тревоге писалось как об учебной. Работники ПВО Москвы, как мне известно, тяжело переживали ошибку, но по указанию Сталина никто не был привлечен к серьезной ответственности.

Ложная тревога принесла свою пользу. Была усилена противовоздушная оборона столицы. 9 июля Государственный Комитет Обороны принял специальное постановление по этому вопросу, на основе которого Ставка более чем втрое увеличила число истребительных авиаполков в 6-м авиакорпусе, прикрывавшем Москву. Значительно был пополнен 1-й корпус ПВО. Почти в три раза увеличилось количество аэростатов заграждения. Поэтому когда немцы 22 июля предприняли массированный (свыше 250 самолетов) налет на советскую столицу, то получили организованный отпор. В воздушных боях и огнем зенитной артиллерии было уничтожено 22 фашистских бомбардировщика. К Москве прорвались лишь немногие самолеты, не причинившие существенного ущерба городу.

За все время войны к Москве прорвалось около 500 самолетов. Как правило, силы ПВО встречали их еще на подходах к городу, и они, беспорядочно сбрасывая бомбы, несли большие потери.

Мне приятно вспомнить, что несколько флотских зенитных батарей участвовали в обороне нашей столицы и получили высокую оценку своей боевой работы.

24 июня, когда обстановка немного прояснилась, мы с адмиралом Исаковым обсудили ход развертывания флотов и проанализировали положение. Противник наносил мощные удары на Западном направлении — это не вызывало сомнения. Однако, где проходила линия фронта и удалось ли нашим частям остановить врага, никто сказать не мог.

Главный морской штаб с первых часов войны не терял нити управления всеми флотами, контролировал положение на них, был в курсе всех распоряжений Наркомата обороны.

Между тем события развивались с такой быстротой, какую трудно было предвидеть. Вскоре нашим базам на Балтике немцы стали угрожать с тыла. Излишняя самоуверенность обернулась против нас. В те дни мне припомнился разговор незадолго до войны с командующим Прибалтийским военным округом Ф.И. Кузнецовым. Я поинтересовался, как строится круговая оборона Либавы и Риги, где базировалось много кораблей.

— Неужели вы думаете, что мы допустим противника до Риги? — обиделся мой собеседник.

А теперь вот что получилось! Быстрое продвижение немцев ставило под угрозу не только Ригу, но и главную базу флота — Таллин. Положение Либавы с суши стало безнадежным уже через два дня после начала войны. Нам предстояло пережить и худшее. За два месяца Балтийский флот должен был пройти тяжелый путь от Либавы до Кронштадта, оставляя свои базы. В конце августа и в начале сентября я находился в Ленинграде. Это были самые тяжелые для города дни. В разговорах с очевидцами назывались разные числа критических моментов: одни утверждали 10–11 сентября, другие называют более позднюю дату. В частности, Ю.А. Пантелеев, автор книги «Морской фронт», утверждает, что день 15 сентября для Кронштадта был самым опасным. Не случайно именно в эти дни немецкий флот был развернут у выхода из Финского залива на случай перехвата наших кораблей, если они предпримут попытку интернироваться в Швеции. 27 сентября в Або-Аландские шхеры пришла эскадра, состоящая из линкора «Тирпиц», тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», легких крейсеров «Нюрнберг» и «Кельн» и сопровождающих их шести эсминцев. С эскадрой были тральщики, торпедные и сторожевые катера.

Вскоре два крейсера — «Эмден» и «Кельн» с двумя эсминцами подошли к Либаве.

Но к концу сентября для немцев стало ясно, что Балтийский флот не намерен оставлять Кронштадт. Не добившись успеха, гитлеровцы начали понемногу окапываться вокруг Ленинграда. Впоследствии они стали искать другие, более коварные способы: началась блокада и разрушение города с воздуха.

В те же дни происходила эвакуация Таллина, сопряженная с серьезными потерями.

В августе я выезжал в Ленинград. После возвращения в Москву в начале сентября у меня произошел тяжелый разговор со Сталиным об угрозе, нависшей над Балтийским флотом.

— Чтобы ни один боеспособный корабль не попал в руки врага, — сказал И.В. Сталин, подчеркивая каждое свое слово.

К счастью, героизм защитников города Ленина снял этот вопрос с повестки дня.

Немного позднее осложнилось положение на Черном море. Враг на суше вырвался к Одессе, к главной базе — Севастополю. Моряки, героически оборонявшие города-герои, вписали славную страницу в историю Великой Отечественной войны.

Много месяцев прошло в кровопролитных боях. Каждый день войны был насыщен героизмом, отвагой советских людей на суше, на море и в воздухе. Под руководством партии Ленина народ отстоял свободу и независимость, свою социалистическую Родину.

Однако мне хочется, чтобы не забывали и другое. Более серьезно, глубоко, со всей ответственностью должны быть разобраны причины неудач, ошибок в первые дни войны. Эти ошибки лежат отнюдь не на совести людей, переживших войну и сохранивших в душе священную память о тех, кто не вернулся. Эти ошибки в значительной мере на нашей совести, на совести руководителей всех степеней. И чтобы они не повторились, их следует не замалчивать, не перекладывать на души умерших, а мужественно, честно признаться в них, ибо повторение прошлого будет уже преступлением.

Хочется еще раз сказать: предвоенный период и неудачное начало войны — о чем идет речь в этой части воспоминаний — всего лишь один этап в невиданном вооруженном столкновении, которое было выиграно советским народом.

Долгий путь прошел в боях Великой Отечественной войны вместе с Советской Армией наш Военно-Морской Флот. От первых неудач 1941 года до полной победы над гитлеровской Германией и милитаристской Японией в 1945 году — четыре года, наполненных событиями невиданного драматизма и напряжения. Но о них надо рассказывать особо.

Конец книги