



МАРШАЛЫ СТАЛИНА



НИКОЛАЙ

КУЗНЕЦОВ

АДМИРАЛ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Маршалы Сталина

Николай Кузнецов
Адмирал Советского Союза

«Алисторус»

2015

Кузнецов Н. Г.

Адмирал Советского Союза / Н. Г. Кузнецов — «Алисторус»,
2015 — (Маршалы Сталина)

Николай Герасимович Кузнецов – адмирал Флота Советского Союза, один из тех, кому мы обязаны победой в Великой Отечественной войне. В 1939 г., по личному указанию Сталина, 34-летний Кузнецов был назначен народным комиссаром ВМФ СССР. Во время войны он входил в Ставку Верховного Главнокомандования, оперативно и энергично руководил флотом. За свои выдающиеся заслуги Н.Г. Кузнецов получил высшее воинское звание на флоте и стал Героем Советского Союза. В своей книге Н.Г. Кузнецов рассказывает о своем боевом пути начиная от Гражданской войны в Испании до окончательного разгрома гитлеровской Германии и поражения милитаристской Японии. Оборона Ханко, Либавы, Таллина, Одессы, Севастополя, Москвы, Ленинграда, Сталинграда, крупнейшие операции флотов на Севере, Балтике и Черном море – все это есть в книге легендарного советского адмирала. Кроме того, он вспоминает о своих встречах с высшими государственными, партийными и военными руководителями СССР, рассказывает о методах и стиле работы И.В. Сталина, Г.К. Жукова и многих других известных деятелей своего времени. Воспоминания впервые выходят в полном виде, ранее они никогда не издавались под одной обложкой.

© Кузнецов Н. Г., 2015

© Алисторус, 2015

Содержание

Часть I Накануне	6
Предисловие автора	6
Флоту быть!	8
Родное прошлое	8
Ленинский призыв	14
Нас ждут корабли	17
С верой в будущее	23
Первые шаги – трудные	26
Салют наций	29
Наморси	31
Прощальный ужин	36
«Заливы или проливы?»	39
Беспокойная должность	45
Командир крейсера	52
Конец ознакомительного фрагмента.	56

Николай Кузнецов

Адмирал Советского Союза

© Кузнецов Н.Г., 2015

© ООО «ТД Алгоритм», 2015

Часть I Накануне

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 plutонга, затем – помощником командира корабля. Но мысли о будущей войне и в то время носили еще очень общий характер. После окончания Военно-морской академии начал командовать крупным кораблем. Тут уж было недостаточно держать свое оружие в порядке и уметь метко стрелять, если прикажут. Надо было разбираться в обстановке на всем морском театре и отчетливо представлять себе возможные боевые операции в масштабах целого флота.

Жизнь сложилась так, что круг моей ответственности и моих забот стал возрастать как раз в самые беспокойные, предвоенные годы. Я участвовал в гражданской войне в Испании – был там советским военно-морским атташе и главным морским советником. В пору хасанских боев командовал Тихоокеанским флотом. В 1939 году получил назначение на работу в Москву, и на меня легло руководство Наркоматом Военно-Морского Флота. А как известно, обстановка

была такова, что уже тогда требовалось считаться с опасностью прямого военного нападения фашистской Германии на нашу страну.

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

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

Своим героизмом и самоотверженностью, ценой 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.

Флоту быть!

Родное прошлое

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

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

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

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

Годом позже, весной, наша речушка Ухтомка настолько разбухла от половодья, что однажды прорвала плотину и разрушила деревенскую мельницу – кормилицу окрестных крестьян. Это запомнилось на всю жизнь. Взрослые побежали туда. Дети и подростки тоже бросились к мельнице. Все были поражены увиденным. Еще вчера там был большой пруд, к берегу которого мы, маленькие, боялись даже подойти близко, а теперь можно было увидеть лишь речку Ухтомку, 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 заготавливали продукты, пекли пироги. Девушки брали лучшие платья, парни – гармошки. С каким удовольствием переезжали за Северную Двину на больших лодках – карбасах – устойчивых, с широким днищем и несколькими веслами! На них перевозили все: и лошадей, и телеги, и скарб. Дунет ветер, приподнимет короткую крутую волну, нагонит тучу – девушки и женщины переполошатся, а озорные гребцы норовят поставить свою посудину лагом к волне, чтобы сильнее качнуло. Нам, мальчишкам, хорошо и весело.

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

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

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

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

Вечерами собирались у костра и пускались рассказывать кто что мог. С огромным вниманием слушали мы наших дедушек, которые тоже не уезжали в деревню и часто коротали с нами ночь у костра. Они рассказывали нам легенды о нашем крае. Особенно интересны были сказы о Северной Двине, о Тотье с ее храмами на берегах Сухоны, похожими на корабли с колокольнями-мачтами, плывущими по реке. Оттуда тотьменские мореходы и землепроходцы отправлялись на восток через студёные моря, добирались до берегов Америки. Они были среди тех, кто в 1741 году открывал Аляску, кто потом ставил первые избы в Калифорнии. Слушали мы и об Архангельске, куда приходили большие корабли и пароходы из других стран, о Соловецком монастыре, о том, как отцы и деды ездили туда поставить свечку за выздоровление или просить прощение за грехи, прихватив с собой десяток аршин холста в пользу монахов.

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

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

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

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

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

Меня решили отдать «в люди». Вместе с матерью я зашагал по шпалам в Котлас. Мать упросила хозяина чайной у речной пристани, купца Попова, взять меня в услужение. Я должен был мыть посуду, прибирать кухню и не заходить на «чистую» половину. От этой работы у меня осталось неприятное воспоминание. Вечером я засыпал, когда нужно было еще работать, а рано утром меня будили, когда очень хотелось спать и глаза не открывались. К счастью, работать в этой чайной мне долго не пришлось. Скоро меня позвали на «чистую» половину к горожанину, очень похожему на моего отца. Это был мой дядя Павел Федорович. Он сказал: «Нечего тебе тут торчать, поедешь со мной. Собери вещички и приходи на пристань, поедem в Архангельск, будешь жить в моей семье, помогать по хозяйству и учиться».

С неба свалилось невиданное счастье. Я вообразил, 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 гиля на конце длинной 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, любил книги о первооткрывателях дальних стран. Но я понимал, что жить в семье даром, ничего не делая, нельзя, поэтому старался изо всех сил помогать по хозяйству. Часто ходил в город, выполняя мелкие поручения дяди. Дел с каждым днем прибавлялось, и школу мне пришлось бросить. Захотелось стать самостоятельным, 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 полупшепотом) 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 интервентах 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 «Аттентив», 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 памятливы курсантские годы.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Курсантов в училище было немного – на нашем курсе около ста человек. Большинство помещений пустовало. А когда мы приходили на обед, то заполнялась лишь половина огромного зала Революции. В этом зале иногда проводились собрания партийной организации всего Петрограда. А по понедельникам устраивались концерты с участием известных артистов. «Люди гибнут за металл...» – не раз гремел там бас Ф. И. Шаляпина. В зал Революции вела

картинная галерея, где были собраны бесценные творения русских маринистов. Мы подолгу останавливались перед такими полотнами Айвазовского и Боголюбова, как «Чесма», «Наварин», «Афонское сражение», «Синоп», рассказывающими о былой славе русского флота.

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

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

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

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

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

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

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

– А помните «звериный» коридор?

– Где же он?

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

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

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

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

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

Заместителем начальника училища был некий Г. И. Шульгин. В царское время Шульгин принадлежал к особо родовитому дворянству, но волею судеб ему пришлось преподавать будущим красным командирам штурманское дело. До сих пор помню его высокую, военной выправки фигуру. Шульгин был немногословен, предельно строг, аккуратен и до самозабвения любил порядок в классе. Его раздражала малейшая оплошность дежурного. Войдя в класс, он

обычно не садился, а сразу же начинал лекцию. Если вызывал кого к доске, не имел привычки помогать тому; коль курсант не отвечал, сухо бросал ему: «Садитесь» – и ставил двойку.

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

Безпятков 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) Безпятков 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 Безпятковых 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 Безпяткова. Михаил Михайлович, наспех поблагодарив меня, стал трогательно ухаживать за супругой. А наутро, словно бы извиняясь за некоторую суховатость, проявленную накануне, выразил сердечную признательность.

Потом Безпятковы 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 Безпятков недолго преподавал в нашем классе.

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

Ленинский призыв

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

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

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

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

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

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

Нам хочется быть вместе, мы словно жмемся друг к другу. Собираемся группами, тихо переговариваемся. Даже обычные сигналы звучат негромко, приглушенно. Курсантский строй не печатает шаг, почти бесшумно проходит по длинным гулким коридорам.

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

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

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

И вот железнодорожный эшелон медленно подходит к столице. Молча спускаются по ступенькам вагонов люди: путиловцы, обуховцы, выборжцы... Бледные, необычно суровые лица. Вот такая 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 на Красную площадь. Заснеженная, скованная морозом, она сверкает под холодным зимним солнцем. Близ Кремлевской стены горят костры. Дым прямыми столбами поднимается к небу. Саперы долбят ломами промерзшую землю. Сотни людей молча следят за их работой. Одни приходят, другие уходят, но толпа не редет. Тут будет временный Мавзолей Владимира Ильича Ленина.

Вдалеке виден Дом союзов. Тогда еще не было зданий гостиницы «Москва» и Дома Совета Министров, впоследствии заслонивших его. Бесконечными длинными цепочками тянутся к Дому союзов медленно движущиеся очереди. Люди в пальто, зипунах и шинелях идут и идут в Колонный зал. Рабочие, солдаты, крестьяне прощаются с 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 покойся 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 называли 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 рыбацкой шхуне? Навстречу катила свежая волна. Июньское солнце не заходило над Белым морем. Я стоял на носу. Мне доверили быть передсмотрящим. 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.

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 и полупортики принимали воду. Я хорошо переносил качку и теперь мог с уверенностью сказать, что могу плавать на кораблях в любую погоду, а значит, могу быть моряком.

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

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

Северное море оказалось более беспокойным, чем воды Балтики.

Ранним утром мы вошли в норвежские 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.

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 и укреплению Советской власти, будет написано немало страниц об этих самоотверженных женщинах.

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

Во время стоянок в Кронштадте мы часто бывали в этом городе. Он тогда являлся главной базой Балтийского флота. Здесь все овеяно морскими и революционными традициями. Уже два с половиной века стоит этот город-крепость в Финском заливе. Первые сооружения возводились еще под руководством Петра Первого. Изумляли их масштабы. Искусственный остров Кроншлот с могучими фортами. Укрепления построены с такой прочностью, что

попытки разобрать их на кирпичи кончились неудачей. Каналы и доки безотказно служат до наших дней. Неколебимо высятся над морем каменные стены гаваней – не поверишь, что покоятся они на деревянных сваях.

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

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

На втором курсе мы уже многое знали о своем флоте и знакомились с флотами других стран. Военно-научное общество, в котором я работал несколько лет, расширяло кругозор по всем военным вопросам. Там часто делались доклады, проводились дискуссии по внепрограммным вопросам училища. Это заставляло нас глубже вдумываться в происходящие процессы и пусть наивно, но предвидеть будущее флота.

По флоту еще не было принято развернутых решений, не было установки на строительство большого морского и океанского флота, но уже были решения о восстановлении заброшенных кораблей и постройке небольших новых судов. На Балтике в боеспособное состояние был приведен линкор «Петропавловск» и переименован в «Марат», закончены восстановитель-

ные работы на «Авроре», вступили в строй некоторые эсминцы, подводные лодки и тральщики. На Черном море плавали крейсер «Память Меркурия», переименованный в «Коминтерн», и два эсминца, представляя новый состав флота. Вот и все, что мы имели в те годы, но нас это мало смущало: мы понимали, что разоренная промышленность не позволяла приступить к строительству флота. Значительно позже я осознал и другое: кроме этого фактора действовал еще один – в нашей стране делами флота занимались, как правило, в последнюю очередь, а это приводило к тому, что строительство опаздывало и не завершалось к намеченному сроку.

В то время мне представлялось идеальным все, что относилось к новому обществу, к нашему будущему. Идеализировал я и людей, принадлежащих к руководящим кругам нашей партии и правительства. Я представлял их себе 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, но и бороться за них. Хотя, к великому сожалению, как показала жизнь, зачастую торжествовали совсем не те, кто так поступал... Приходилось, конечно, в чем-то и в ком-то разочаровываться, но было бы катастрофой ошибиться в избранном пути, в своем мировоззрении. Свои убеждения, воспитанные во мне настоящими коммунистами, я пронес через всю жизнь.

На втором курсе мы вели оживленные дискуссии о будущем нашего флота и рисовали себе самые радужные картины. Никакие крупные флоты западных держав нас не пугали, ибо желание служить флоту, вера в его будущее и наши возможности не знали границ.

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

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

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

Именно в 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 на правый борт; швартовы не выдержали, лопнули, и огромный транспорт сначала накренился, а потом, как только вода хлынула в иллюминаторы, лег на борт. Два года перевернутый «Народоволец» своим видом омрачал вид Невы, 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 на флоте и процесс подготовки командного состава. Если в Красную Армию к тому времени пришло много бывших царских офицеров, которые, пройдя сквозь горнило гражданской войны, доказали свою преданность революции и уже занимались строительством Вооруженных Сил, то на флоте было по-другому. Основное ядро царского флота, как известно, составляла каста родовитых дворян – оплот самодержавия. Февральскую революцию офицеры встретили в большинстве своем единодушно. А в дни Октября мало кто из них остался с народом. Значительно больше было Штубе, чем Берсенева (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. Виктор, 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 окончил 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. Душенов, И. Д. Сладков, В. Д. Трефелев, председатель Центробалта и первый Народный комиссар по морским делам П. Е. Дыбенко.

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

С верой в будущее

Итак, я изменил Балтике с ее линкорами, скучным Кронштадтом и прекрасным, хотя и дождливым, Ленинградом. Избрал Черное море и новый крейсер «Червона Украина» («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 о себе 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 гадал, где держит флаг командующий Э. С. Панцержанский, к которому нам надлежит явиться, – на «Коминтерне» или на «Моряке»? Решили отправиться на Минную пристань и там все выяснить. Спустившись к бухте, обнаружили, что «Красный моряк» стоит там, но без отличительных знаков власти на своей мачте: корабль в том году перестал плавать. По существу, это была уже реликвия, а не корабль. Кстати, в Севастополе в 1926 году сохранилось немало подобных реликвий. В глубине Южной бухты стоял остов «Поповки» – круглого корабля, сооруженного по проекту адмирала Попова. Как и следовало ожидать, он не нашел применения. Его конструкция отрицала все законы судостроения и теории плавучести. Неподалеку от вокзала виднелись два старых маленьких миноносца – «Шмидт» и «Марти», отличившиеся в годы первой мировой войны у турецких берегов, но уже давно потерявшие боеспособность, а на приколе у стенки Сухарной балки – устаревший корабль «Знамя социализма». Печальным памятником в Северной бухте возвышался затонувший линкор «Императрица Мария».

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

«Коминтерн» стоял у завода. Мы расположились на бревнах, неподалеку от кормы корабля, и начали обсуждать: пойти ли всем сразу к начальству или послать на разведку одного из нас. Остановились на последнем варианте. Жребий пал на И. Ковша. Он отряхнул пыль с ботинок, внимательно осмотрел китель и, приняв строевую стойку, отправился к начальнику отдела кадров Куставу. Тот решал нашу судьбу. Мы остались в томительном ожидании.

Осматривая пустую бухту, я немного загрустил. Обычно на Большом Кронштадтском рейде в летние месяцы собиралось много различных кораблей, а тут... Боевое ядро флота составляли лишь два эсминца – «Петровский» и «Незаможник», ожидался новый крейсер. Маловато. Заботило и другое: а вдруг вместо крейсера меня назначат на тихоходные канонерские лодки «эльпидифоры» или старые тральщики «Джалита» или «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 слышали: 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 героически 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 на менее ответственных участках. Лишь полгода спустя приемная комиссия подписала акт, на флагштоке взвился совсем новый Военно-морской флаг. Наш крейсер стал военным кораблем. Но ему было еще далеко до того дня, когда его называли боевым.

Первые шаги – трудные

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

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

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

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

Сейчас о многом мы вспоминаем с улыбкой. Но в те годы нам приходилось несладко. То заклинит руль, и электротехник М. И. Денисов стремглав бросается к исполнительным моторам, а крейсер в это время катится по воле волн. То пушка дает пропуск при стрельбе. А то вмазут 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 сгустились тучи и от разгневанного начальства влетало каждому, кто невзначай попадался на глаза, он не падал духом и старался шуткой поддержать пострадавшего.

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

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

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

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

– Ну как дела? – спросил я его на другой день, – Помог мой совет?

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

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

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

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

Жил В. А. Горшков со всеми мирно, дружно, любил беззлобно пошутить над военными, не считая их настоящими, «солеными» моряками. Только со старшим помощником командира В. А. Горшков никак не мог найти общую точку зрения. Как инженер, он считал самым важным, чтобы каждый старшина и матрос 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 чумазных «духов» из кочегарок.

Василий Артемьевич любил, бывало, поддеть старпома, когда мы собирались в часы досуга в кают-компанию. 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:

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

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

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

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

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

Салют наций

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

27 мая крейсер в сопровождении трех эсминцев вышел из Севастополя, а на следующий день был уже в живописном Босфоре. Несколько крутых небезопасных поворотов в узостях пролива – и мы стали на якорь около бывшего султанского дворца Долма Бахча. Начались бесконечные визиты высокопоставленных гостей, салюты в их честь. Международные флотские обычаи точно определяют, кому и сколько полагается давать выстрелов. Мудрить тут не приходится. Но именно с салютами-то у нас и вышла промашка.

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

Когда уже садилось солнце, на борт крейсера прибыл военный губернатор Стамбула. Он провел у нас положенные пятнадцать минут, отведал русской икры и русской водки, затем попрощался и под звуки оркестра сошел на свой катер. Едва катер отвалил от трапа, на нашей мачте, как положено, взвился турецкий флаг, а носовые пушки открыли пальбу. Губернатору по его чину полагалось, кажется, девять выстрелов, но после целого дня почти непрерывной

стрельбы артиллеристы устали и сбились со счета. Они дали только восемь выстрелов. И никто не заметил ошибки. Никто, кроме самого губернатора. Через несколько минут турецкий катер снова подошел к «Червоной Украине». Адьютант губернатора заявил, что его начальник не удовлетворен и требует сатисфакции. Наш командир попросил передать губернатору извинение.

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

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

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

После истории с губернатором командир приказал особенно тщательно подготовиться к предстоящему салюту в честь Амануллы-хана. Тут уже все должно быть честь по чести! Обычно приказы передавались по телефону. На этот раз дополнительно на кормовом и носовом мостиках поставили еще 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 пролетающие над кораблем. Тревога была не учебная. Возник пожар у котла.

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

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

В котельном отделении было жарко, а когда закрыли трубу, стало совсем нечем дышать. Красные языки пламени лизали переборку, захватывая все большую площадь. А за горячей переборкой были расположены артиллерийские погреба. Тут уж вовсе не до шуток. Коман-

дир 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 огне-тушители 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 на корабле командование и инспектирующие лица.

Наморси

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

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

За несколько часов до выхода в море к правому трапу подошел быстроходный катер «Пуля», доставив командующего флотом В. М. Орлова и члена Военного совета Г. С. 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 потрянуло, корабль будто наскочил на камни или ударился о какой-то тяжелый предмет.

– Стоп машины! – скомандовал Несвицкий.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Муклевич опубликовал ряд статей в «Морском сборнике», в которых подчеркивал важную роль флота в системе всех Вооруженных Сил. Так, в статье «Взаимодействие армии и флота» (Морской сборник. 1928. № 2) он пишет: «...мы были свидетелями настойчивых попыток оторвать флот от общей системы Вооруженных Сил страны». Говоря о военной реформе, которая проводилась под руководством М. В. Фрунзе, Наморси пояснял ее так: «...конечно, речь шла не о такой централизации, которая мешала бы самостоятельному развитию ВМФ... в определенных, целесообразных рамках...»

В своих статьях Муклевич совершенно ясно, четко сформулировал очень важную мысль: «Защита берегов – это общая задача всех Вооруженных Сил нашей страны». Он неоднократно

повторял, что залогом успешного ведения войны является хорошо организованное взаимодействие армии и флота.

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

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

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

...Другое утро выдалось ясным, солнечным. Я стоял на вахте, когда на мостик поднялись Р. А. Муклевич, В. М. Орлов, Г. С. Окунев. Поудобнее усевшись в плетеных креслах, они начали беседу. Сверху ко мне доносился приятный баритон Муклевича, и почти каждый раз его сопровождал взрыв веселого смеха. «Очевидно, наш новый Наморси веселый человек», – подумал я.

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 Муклевича всегда было многолюдно. Он обладал редкостным даром сразу же располагать к себе. Может, потому и сам не мог жить без коллектива.

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

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

Нужно сказать, что это была не прихоть вахтенного начальника. Такая традиция на флоте складывалась столетиями. Еще в эпоху парусного флота «беспокойные» адмиралы не пренебрегали мелочами и требовали докладывать обо всем: о встречном судне и налетевшем шквале, о повороте корабля... Ибо на флоте мелочей нет. На первый взгляд кажущаяся неисклюшечному человеку мелочь может привести к трагическим последствиям. Эта традиция передавалась из поколения в поколение. Правда, находились, а 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, он снялся с бочки и, быстро развернувшись, лег на Инкерманские створы. Шли неподалеку от берега. Предстояло сделать короткую остановку близ Мухалатки, где отдыхал К. Е. Ворошилов. Спущенный на воду катер доставил к нам Наркома обороны. Вместе с ним прибыла, помнится, дочка Орджоникидзе – девочка лет восьми-девяти. Ей, видимо, очень хотелось побывать на военном корабле. Быстро закончились деловые переговоры. Сфотографировавшись с командой корабля, К. Е. Ворошилов покинул «Червону Украину».

Южные сумерки коротки. Скоро они сменились темнотой. Только яркие крупные звезды освещали море и отодвигали горизонт. Мы прокладывали курс на Сочи прямо через перевал, как иногда выражаются черноморцы. Вскоре скрылись береговые огни Ялты и маяки Южного побережья Крыма. Наши гости, собравшись на мостике, наслаждались вечерней прохладой. И. В. Сталин и Г. К. Орджоникидзе были еще не старыми людьми. Оба были одеты в серые кителя. Григорий Константинович, помнится, прислонился к обвесу мостика и о чем-то рассказывал, живо, темпераментно, с грузинским акцентом, то и дело жестикулируя. И. В. Сталин часто набивал свою трубку и, как мне показалось, не затягиваясь, выпускал дым. Мне удалось снова увидеть командующего Черноморским флотом В. М. Орлова и члена Военного совета Г. С. Окунева. В. М. Орлов был моложе всех. Но излишняя полнота старила его. В юности он и не думал стать военным человеком. Первая мировая война застала его на студенческой скамье, незадолго до Октябрьской революции он 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 на Черноморском флоте.

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

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

На корме корабля состоялся вечер флотской самодеятельности. Не без помощи «артистов» с других кораблей представление удалось, и, как нам показалось, все остались довольны. В тот вечер, 26 июля 1929 года, И. В. Сталин сделал запись в корабельном журнале: «Был на крейсере “Червона Украина”. Присутствовал на вечере самодеятельности... Замечательные люди, смелые культурные товарищи, готовые на все ради нашего общего дела...»

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

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

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

Уже минуло три года, как крейсер поднял Военно-морской флаг. Время делало свое. «Червона Украина» стала 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 и Черноморский флот.

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

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

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

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

Прощальный ужин

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

В нашей кают-компании состоялся прощальный ужин. Здесь собрались штурман Ю. А. Пантелеев, артиллерист А. А. Григорьев, минер П. С. Смирнов, механик В. А. Горшков – все те, с кем я делил радость и горе и как-то по-человечески сжился. В тот вечер мы вспоминали минувшие дни. Ведь на корабле, который для моряка одновременно и дом, и место службы, всякое случается: печальное и смешное.

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

Тяжелое впечатление оставляет корабль, на котором не слышно смеха и шуток даже в свободное от службы время. На первый взгляд на таком корабле все идет чин чинком, по-уставному. Но если присмотреться внимательно, то можно заметить: на нем не все благополучно. Там нет тех человеческих нитей, которые протягиваются от сердца к сердцу и связывают всю команду корабля, от командира до матроса. А без этого не может быть высокого, здорового политико-морального состояния в бою. Привязанность сослуживцев друг к другу подтверждается еще вот чем. Встречаясь через много лет, люди хорошо помнят, кто командовал флотом, отдельными кораблями, даже кто был боцманом на каждом из них. Хоть устраивай вечер вос-

поминаний 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, похозяйски 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 авиа часть, приказал приготовить к утру автомашины, а дежурный подумал, что команда относится к кораблям. Беды, правда, не случилось, но беднягу Тархова «продраили с песочком».

О многом вспоминали мы в тот прощальный вечер. И о том, как, бывало, В. А. Горшков забирался в мою каюту отдохнуть часок-другой. Вспомнили и о командире отдельного дивизиона на Черном море Ю. В. Шельтинге. Происходил он из старого рода моряков, кажется, голландцев, давно обрусевших. Невысокого роста, Шельтинг 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 Шельтинг. 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 Шельтинг, по своему обыкновению надев белый китель, собрался съехать на Графскую пристань. Поднявшись на верхнюю палубу – котел в тот день работал на угле, – он вдруг заметил, как ослепительно белый китель на нем покрывается черными мелкими частицами отработанного угля. Комдив разгневался и, подняв кверху указательный палец, отдал распоряжение: «Перейти на нефть!». С тех пор этот знак стал нарицательным. Когда кто-нибудь старался уточнить фамилию 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 достаточно опытным летчиком, он однажды едва не ударился о мачты крейсера «Коминтерн», идя на посадку в бухте. Но все обошлось благополучно.

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

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

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

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

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

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

«Заливы или проливы?»

С большим волнением я переступил порог красивого здания на 11-й линии Васильевского острова в Ленинграде, где размещалась Военно-морская академия. В те годы она переживала переходный период – вместо сокращенного курса вводилась нормальная программа. Потому приходилось увеличивать сроки обучения, проводить вечерние занятия, а главное – рассчитывать на трудолюбие самих учащихся. Не каждому, особенно если ему перевалило за тридцать, удавалось одолеть науку. Но большинство 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 этом расскажу несколько ниже.

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

В начале тридцатых годов нашей промышленности было уже по плечу строительство кораблей почти всех классов. Упрочившееся положение СССР на мировой арене требовало более активного выхода на морские просторы.

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

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

Некоторые товарищи – правда, единицы – в ту пору выступали за так называемый «москитный» флот, который, по их мнению, должен состоять из торпедных катеров и других мелких кораблей. 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 надвод-

ные 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 к людям, ограничивающим задачи флота Финским заливом и пассивной обороной у своих берегов.

После этого остроумного замечания Муклевич изложил точку зрения руководства на будущее флота. Флот должен быть прежде всего сильным, но строительство его надо теснее

увязывать с возможностями нашей промышленности: «Строить будем различные корабли, нужные для обороны страны, а не для войны за обладание морями, за господство на океанах. Поэтому отпадает надобность в линкорах и крупных крейсерах так называемого вашингтонского типа водоизмещением более десяти тысяч тонн и огромным радиусом действия...»

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

Закончил Муклевич свою речь под дружные и громкие аплодисменты.

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

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

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

Что же показал опыт последующих лет и особенно годы войны?

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

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

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

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

сначала в школе, затем в одном учебном заведении, несколько лет спустя – в другом, а свободно владеют языком лишь очень немногие. Точно так же после окончания военно-морского училища забыл немецкий язык и я.

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

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

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

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

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

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

– Ну это дело вкуса, – отвечал я.

Основной ключ к овладению языком, мне кажется, – труд, упорный и каждодневный.

Сначала мы занимались только немецким, год спустя принялись за французский. Преподаватель Г. Г. Гобар, француз по рождению, решил за два года сделать из нас переводчиков третьего разряда.

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

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

– Не следовало наступать на 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 нашей флотской специальности изданы главным образом на английском языке. Я хоть и моряк, а язык этот не знал совсем.

Вначале пробовал слушать магнитофонные записи выступлений Бернарда Шоу, аккуратно выполнять все уроки, заданные по радио. Но ничто не помогло – ни безукоризненное произношение английского классика, ни уроки радио. Остановился на прежнем, испытанном методе. И хотя был уже не молод, стала подводить память, еще раз убедился: только труд, упорный, повседневный, помогает добиться успеха. Миновали три года напряженного труда. Мне как-то предложили перевести статью для журнала. Оказалось, это не так просто. Читаю статью, будто все понимаю, смысл ее ясен. Но понимать – это одно, а сделать литературно грамотный перевод – совсем другое. Снова пришлось вернуться к словарю, посидеть над каждой фразой. Обращался за помощью к знающим людям. Уверен, что заказчики остались довольны 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 Воениздат.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Беспокойная должность

Я выехал в Севастополь вместе с товарищем по академии В. А. Алафузовым. Ему предстояло работать в штабе флота, мне – плавать на крейсере. Прибыв в Севастополь, мы встретили в гостинице старых друзей. От них узнали, что незадолго до нашего приезда произошло несчастье. Корабли маневрировали под командованием командира бригады Кадацкого. Не будучи достаточно хорошо подготовленными к маневрам, они столкнулись. «Красный Кавказ» 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 катапульты и два самолета. Это давало возможность обнаруживать противника как можно раньше, чтобы нанести ему удар на пределе дальности огня наших орудий. Сейчас катапульты и самолет, скорость которого достигала в те годы от силы трехсот пятидесяти километров, отошли в далекое прошлое. А в то время мы с замиранием сердца наблюдали, как с авиаплощадки крейсера стремительно вылетала стальная птица и, быстро набрав высоту, направлялась в сторону «противника».

На корабле не было, по существу, ни одной боевой части, не оснащенной самыми новыми приборами и механизмами. Штурман хвастался замечательным автопрокладчиком, новыми лагом и лотом – приборами для измерения скорости хода, глубины. У минера стояли новейшие торпедные аппараты с торпедами последнего образца. Гидроакустика позволяла на значительном расстоянии по шуму обнаруживать подводные лодки. Новинкой являлась и радиотрансля-

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

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

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

Службу на крейсере я начал почти одновременно с его новым командиром Николаем Филипповичем Зайцем. До революции Н. Ф. Заяц был рядовым матросом, при Советской власти окончил курсы командиров. Он безгранично любил флот и отдал ему всю жизнь. Это был командир, так сказать, переходного периода в истории нашего флота, когда старых офицеров, обладавших достаточными знаниями, на флоте осталось мало. К тому же некоторые из них держали себя обособленно, не сближались с командами кораблей, а новых командиров, выходцев из народа, получивших нормальное военно-морское образование, еще не хватало. Поэтому командирами крупных кораблей назначали бывших матросов, получивших к тому времени образование и достаточный опыт.

Раньше Николай Филиппович служил на эсминцах. Но управлять эсминцем куда проще, чем крейсером. Эсминец имеет всего две машины, команда его невелика. А на крейсере, даже таком небольшом, как «Красный Кавказ», четыре турбины, и командиру не под силу самому двигать даже ручки машинных телеграфов. Поэтому возле них несет вахту специальный матрос. Командиру надо распоряжаться и твердо помнить, какие отдал приказы, следить за тахометрами, чтобы знать, сколько оборотов делают машины. 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 не так-то просто останавливается. На это снова требуется время.

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

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

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

Н. Ф. Заяц оказался страстным охотником, он не пропускал ни одного случая, чтобы на день-два не съездить куда-нибудь пострелять зайцев. Вместе с командиром бригады Юрием Федоровичем Раллем, тоже заядлым охотником, 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. Сухиашили 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 Сухиашили 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. Сухиашили 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 инженерам.

У Сухиашили, 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 на посещение Черного моря итальянскими подводными лодками. Как обычно, настроение личного состава было приподнятым. Приятно после напряженной учебы в море совершить заграничное плавание.

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

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

В Греции мы остановились на открытом рейде Фаллоро, неподалеку от Афин и Пирея. Посещение колыбели человеческой культуры, изумительных по красоте Акрополя и его Парфенона, 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 и так же эксплуатируются, как народы любой другой капиталистической страны.

Помнится, нас посетил командир английского крейсера «Фробишер», объяснивший свой визит в Грецию желанием показать своим кадетам Акрополь и Марафон. Но не столь безобидными, в этом мы ни капли не сомневались, были его истинные намерения. Ему поручалось проследить за советским кораблем. Одет он был во все белое. Поднявшись на борт, англичанин отведал по традиции русской водки, закусив ее икрой. Некоторое время спустя, улыбаясь, спустился в свой катер. Наш оркестр сыграл английский национальный гимн, а Н. Ф. Заяц проводил гостя, взяв под козырек.

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

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

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

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

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

Погода окончательно испортилась. Пришлось буксирами перевозить оставшуюся на берегу команду, задержав на два-три часа снятие кораблей с якоря. Но вот штурман проложил новый курс. Он вел наш отряд в Неаполь через Мессинский пролив. Становилось все теплее. В открытом море нас настиг сирокко – жаркий ветер, дующий из африканских пустынь. С непривычки стало трудно дышать. Необычайно высокая влажность напоминала парную в бане. Наконец показалась Мессина, где в начале нынешнего века произошло сильное землетрясение. Русские моряки оказали тогда помощь пострадавшему населению.

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

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

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

Наши моряки осмотрели город, музеи, приобрели сувениры. Бросался в глаза контраст: на центральных улицах – роскошь, богатые палаццо, а в узких переулках и на окраинах города – грязь, нищета, теснота. Кое-кому посчастливилось побывать в Риме. Эсминец «Саятта» 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 простран-

ство 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 карабинами.

В один из дней в Неапольскую гавань вошел огромный итальянский лайнер «Рекс». Оглушительные гудки сирен быстро разогнали кишевшие в бухте шлюпки, и он плавно подошел к месту стоянки. Голубая лента на трубе служила признаком превосходства «Рекса» в скорости над всеми кораблями мира. Итальянцы гордились лайнером. Гид не раз указывал на трубу, подчеркивая достижения итальянцев в судостроении. Никто этого оспаривать не собирался.

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

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

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

– А старпом видел и ничего не сказал...

И в голосе обиды: 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 разуместь не только букву, но и дух устава.

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

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

– Первым отдает честь тот, кто лучше воспитан!

Ответ всем пришелся по душе, и больше спор на эту тему не поднимался.

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

Командир крейсера

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

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

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

В салоне – командующий флотом Иван Кузьмич Кожанов. Перед ним – карта, на которой тонкой 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 на 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 память его слова.

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

Попадают 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 на сверхсрочную.

Как бы ни были сложны механизмы на корабле, самое сложное, с чем мне пришлось столкнуться с первых же дней службы в должности командира корабля, – это коллектив офице-

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

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

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

Воспитательная работа, если она хорошо поставлена в училище, должна убедить будущего офицера в правильности и разумности основных положений, присущих нашей советской системе, нашему социалистическому строю. Именно убедить, а не заставить признать и выполнять их. Если воспитательная работа достигает цели, то молодой офицер начинает службу со сложившимися правильными взглядами и убеждениями. Он твердо стоит на ногах и может уже воспитывать других. Если же этого не случается, молодой офицер начинает действовать и вести себя так, как считает нужным. Такое формальное воспитание порой приводит к тому, что офицер, имея неправильные взгляды, встает на ложный путь и нередко заходит так далеко, что ему бывает уже трудно указать правильную дорогу.

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

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

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

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

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.