

ЛЕТОПИСЬ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

П.ГРИЩЕННО

СХВАТКА ПОД ВОДОЙ



МОСКВА
„МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ“
1983

63.3(2)722

Г 85

Выражаю сердечную благодарность сотрудникам Центрального государственного военно-морского архива ВМФ СССР и Государственной публичной Исторической библиотеки — всем, кто дал мне полезные советы при работе над этой книгой.

Особо хочу отметить неоценимую помощь моей жены и друга Людмилы Николаевны.

Автор

Грищенко П. Д.
Г 85 Схватка под водой. — М.: Мол. гвардия, 1983 —
224 с., ил. — (Летопись Великой Отечественной...)

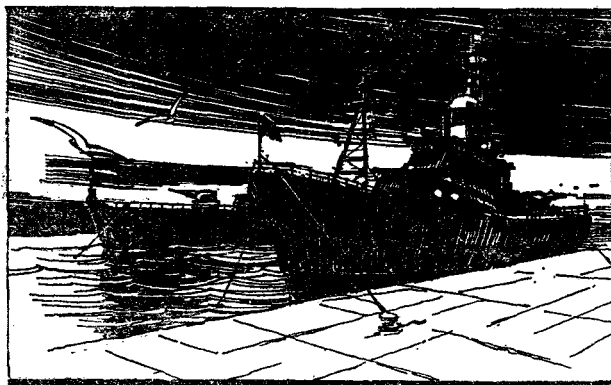
70 к. 100000 экз.

О схватках с надводным и подводным врагом, о неотразимых торпедных ударах и артиллерийских боях, о смелых минных постановках на фашистских фарватерах, о боевых друзьях, павших и живых, рассказывает прославленный балтийский подводник, бывший командир легендарной Л-3, потопившей 28 гитлеровских транспортов и кораблей, капитан I ранга П. Д. Грищенко.

Г $\frac{0505030202-211}{078(02)-83}$ 006—83

ББК 63.3(2)722
9(С)27

ГЛАВА ПЕРВАЯ



ПУТЬ НА МОРЯ

Меня не раз спрашивали, не страшно ли плавать и не тяжело ли служить на подводной лодке?

Время «чайных клиперов» и парусных фрегатов кануло в вечность, но разве это так уж плохо? Чем хуже, скажем, изящная подводная лодка, не капитана Немо, а настоящая, современная — атомоход — под советским военно-морским флагом?

Конечно, вокруг подводной лодки то же море, что и во времена Станюковича, и моряк, как и прежде, всей своей профессией призван к защите Отчизны от врага, к борьбе со стихией, с грозными штормами и тайфунами. Но кто живет только старыми представлениями о существовании морской жизни, тот, кто не знает, что служба на современном корабле требует обширной инженерной культуры и технического кругозора, тот беспочвенный фантазер.

Когда я впервые надел флотский китель и пришел на подводную лодку, то некоторые товарищи по выпуску завидовали мне, что я попал служить на знаменитую «Пантеру».

Корабли, как и люди, имеют свою судьбу, свои имена. Одни, преодолев все превратности судьбы, прожив

долгую и бурную жизнь, тихо заканчивают ее в гавани или же попадают под электрический резак и отправляются на переплавку в доменную печь. Другие погибают в неравной схватке с врагом, оставляя о себе добрую славу.

Подводная лодка «Пантера» защищала морские подступы к революционному Петрограду в годы гражданской войны и борьбы с иностранной интервенцией на Балтике. Своими торпедными залпами «Пантера» открыла боевой счет вражеским кораблям, потопленным советскими подводниками.

Хотя «Пантера» и была легендарной, но служить на такой «старушке» не хотелось. В молодости сам жаждешь дерзать, а не жить славой других. Легендарность легендарностью, но «Пантера» была стара по многим техническим параметрам. Основным конструктивным недостатком этого типа лодок вообще было отсутствие в ней переборок. В случае даже небольшой пробоины в корпусе такая лодка, как правило, погибала. При переходе кораблей советского флота из Таллина в Хельсинки в феврале 1918 года подводная лодка «Единорог», следовавшая на буксире, затонула на середине Финского залива. От ударов о льды кормовая часть прочного корпуса лодки получила повреждения, вылетело несколько заклепок, через образовавшиеся отверстия внутрь корабля начала поступать вода. Казалось бы, пустяк, но закончилось это гибелью лодки и ее экипажа.

Второй случай. Две подводные лодки типа «Барс» — «Леопард» и «Ерш» («Ерш» был подводный минный заградитель) — находились в совместном плавании в Финском заливе. Ночью разыгрался сильный шторм. Потеряв друг друга из виду, лодки все же продолжали идти по установленному курсу. Командир «Леопарда» пытался найти «Ерша» и приблизиться к нему, чтобы следовать в кильватер. В результате плохой видимости произошло столкновение: «Леопард» своим носом таранил «Ерша» в левый борт с кормы под острым углом. В прочном корпусе минзага появилась пробоина величиной с ладонь. Пробоина оказалась в недоступном для заделки месте. Ее закрывали главная судовая и дифферентовочная магистрали, расположенные на левом борту. Поступавшая через пробоину вода стала разливаться по всей подводной лодке. Были пущены в ход помпы для откачивания воды, но их производительность

оказалась недостаточной. Вскоре лодка с большим дифферентом на корму затонула со всей командой. И на этот раз главной причиной гибели явилось отсутствие водонепроницаемых переборок, обеспечивающих непотопляемость корабля.

Под термином «непотопляемость» понимается способность корабля оставаться на плаву и сохранять в достаточной мере свои мореходные и боевые качества при затоплении одного, двух или даже нескольких водонепроницаемых отсеков. Водонепроницаемые переборки не допускают распространения воды внутри корпуса и ограничивают количество влившейся воды лишь объемом поврежденного отсека.

На первенцах советского кораблестроения — лодках типа Д и Л — таких переборок было шесть. Чтобы перейти, скажем, на «Ленинце» из кормового отсека (шестого) в носовой (первый), надо было получить разрешение Центрального поста (третий отсек). На каждой переборке имелся лаз — своего рода «дверь» круглой формы. Такая форма лаза надежно обеспечивает герметичность отсека.

Незаметно прошло время от «Пантеры» до «Фрунзенца» (Л-3) — целых десять лет... Я уже успел поплавать на других подводных лодках на Северном флоте, не меньше — если не больше — было пройдено миль на Черном море. Словом, служба шла, как говорят, дай бог каждому. Успел закончить Военно-Морскую академию.

Все эти годы у меня не выходил из головы добрый и умный совет одного из самых любимых преподавателей училища, доцента кафедры кораблевождения Ивана Николаевича Дмитриева, который сказал нам, курсантам, на первой нашей лекции:

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

Во время войны, да и после нее, не раз вспоминались эти слова Ивана Николаевича, замечательного, влюбленного в свою профессию человека, знаменитого штурмана, авианавигатора, большого жизнелюба.

Мне повезло, я был назначен командиром подводной лодки «Фрунзенец» — бортовой номер Л-3. Имя легендарного полководца гражданской войны, соратника великого Ленина не случайно связано с этой подводной лодкой. В 1925 году М. В. Фрунзе — народный комис-

сар по военным и морским делам — провел специальное совещание с подводниками Балтики в зале революции военно-морского училища. Наркомвоенмор информировал подводников о решении партии и правительства начать постройку подводных лодок. При этом Михаил Васильевич просил высказаться: можем ли мы сами, без иностранной помощи, строить современные субмарины.

Этот вопрос вызвал оживленную дискуссию. Некоторые считали, что за время революции и гражданской войны мы растеряли кадры опытных конструкторов, проектировщиков и строителей лодок и, вероятно, сильно отстали от западных стран, где развитие подводного кораблестроения не прекращалось. Отсюда делали вывод, что следует, очевидно, купить за границей одну современную подводную лодку, изучить ее, а затем уже приступить к проектированию собственных по купленному образцу, с внесением изменений по опыту использования лодок в период первой мировой и гражданской войн.

Большинство присутствовавших на совещании подводников не согласилось с таким предложением, мотивируя тем, что капиталистические государства не продадут Советской России хорошую современную субмарину. Опытные моряки вспомнили тогда историю покупки царским правительством подводных лодок у фирмы Лэка; купленные в Америке, они оказались очень низкого качества и сильно уступали отечественным, построенным на русских заводах по проектам русских конструкторов.

В результате было принято решение: начать постройку новых подводных лодок своими силами и средствами.

После совещания его участники получили анкеты с вопросами о желательных тактико-технических элементах новой подводной лодки с тем, чтобы по большинству ответов выбрать тип подводной лодки, необходимый советскому флоту.

Одновременно был осуществлен ряд организационных мероприятий: создано специальное конструкторское бюро (СКБ), учрежден специальный отдел подводного плавания; организована специальная оперативно-техническая комиссия из опытных подводников для консультаций при разработке проектов.

Пятого марта 1927 года, то есть через два года, в

торжественной обстановке была запущена в строительство первая серия советских подводных лодок типа «Декабрист».

Пятого ноября 1931 года на трех подводных лодках Балтийского флота взвились военно-морские флаги. Бригада подводных лодок, состоявшая из девяти лодок типа «Барс» (постройки 1913—1916 гг.), пополнилась первенцами советского кораблестроения.

Еще во время постройки первых лодок типа «Д» были разработаны проекты подводных лодок типа «Ленинец». Они были заложены на стапеле в середине 1928 года. Лодки второй серии назывались так: «Ленинец» (Л-1), «Сталинец» (Л-2) и «Фрунзенец» (Л-3).

К тому времени, когда я был назначен на Л-3, она за девять лет наплавала десятки тысяч миль и вернулась на свой завод для ремонта и модернизации.

Лодки, выходявшие из модернизации и капитального ремонта, считались наиболее ценными кораблями, и справедливо. Они были оборудованы по последнему слову военной техники. Высокая требовательность, естественно, предъявлялась и к кадрам.

Личный состав «Фрунзенца» был опытный, почти все старшины подразделений — сверхсрочники. Некоторые мичманы служили на лодке по семь-восемь лет. Старшина минно-торпедной группы — одной из важнейших на корабле — Сидоров служил со дня спуска лодки на воду. Он пришел сюда от станка того же завода, где теперь находилась Л-3.

Большую часть экипажа составляла молодежь из Ленинграда и Москвы. Были ребята и из сельских местностей, но мало. Подводное дело сложное, поэтому отдают ему себя специалисты высокой квалификации, знающие технику, или же те, кто в состоянии ее быстро познать. Шеф флота — Ленинский комсомол —■ посылал сюда своих лучших воспитанников. Сорок процентов экипажа составляли коммунисты, шестьдесят — комсомолы.

Вскоре получил назначение на должность помощника командира подводной лодки старший лейтенант Владимир Константинович Коновалов. Вслед за ним пришел инженер-механик, старший лейтенант Михаил Андронникович Крастелев, ранее служивший на «малютке» — подводной лодке прибрежного действия. Первоначально эти лодки имели в носовой части только две торпеды, затем конструкторы умудрились втис-

нуть в тот же нос «малыша», не увеличивая размеров корабля, еще два торпедных аппарата, и получилась подводная лодка, которая могла стрелять залпом из четырех торпед. Такая «малютка», почти в пять раз меньше нашей Л-3, была довольно сильным средством защиты военно-морских баз от внезапного вторжения противника.

На Балтике насчитывалось не менее двух десятков таких «малышей», и все они были в отличном состоянии.

На некоторых подводных лодках старой постройки мины размещались на верхней палубе. Для постановки мин требовалось всплыть в надводное положение, послать на палубу двух-трех матросов-минеров, которые должны были снять крепления мин, приготовить их к окончательной постановке и затем сбросить мины за борт. Такие сложные работы с минами в ночных условиях и, как правило, в штормовую погоду — у берегов противника требовали от подводников подлинного героизма.

Размещение мин на Л-3 исключало все эти трудности и опасности. Мы могли погружаться с минами на любые глубины, доступные для подводной лодки, и ставить их в подводном положении, не боясь, что они взорвутся от детонации, если даже в момент постановки мин Л-3 подвергнется преследованию катеров-охотников противника.

Размещение мин на подводных лодках связано с историей появления противолодочных глубинных бомб. Небезынтересно вспомнить в этой связи, что первый в мире подводный минный заградитель был построен в России в 1915 году в городе Николаеве. Его назвали «Краб». При небольших размерах (водоизмещение 500 тонн) на «Крабе» размещалось 60 мин. Кроме того, минзаг имел в носу два торпедных аппарата и четыре запасные торпеды. Мины располагались вне прочного корпуса, в проницаемой надстройке двумя рядами вдоль обоих бортов. Специальные приспособления позволяли ставить мины в подводном положении, чем обеспечивалась полная скрытность постановки.

В первый свой боевой поход «Краб» вышел из Севастополя 25 июня, с наступлением темноты 27-го числа подошел к проливу Босфор и закупорил его минами. 29 июня минзаг вернулся в Севастополь. Вскоре на выставленных им минах подорвался немецкий крейсер

«Бреслау», пытавшийся прорваться из Константинополя в Черное море, и надолго вышел из строя.

Но и «Крабу» не суждена была долгая жизнь... Ударяя из Севастополя в 1919 году, англо-французские интервенты вывели в море и, затопили на большой глубине тринадцать наших подводных лодок, в числе которых был и первый в мире подводный заградитель «Краб».

Размещение мин на «Крабе» в его надстройке оказалось не совсем удачным: в случае бомбежки мины могли сдетонировать. Правда, такого оружия, как противолодочная бомба, тогда еще не было. Оно появилось несколько позднее. Вот довольно курьезный случай, который, что называется, породил эту бомбу.

Английские крейсеры несли блокадную службу в проливе между Англией и Исландией, карауля суда кайзеровской Германии, пытавшиеся прорваться через Северное море в Атлантику к своим колониям.

Однажды в теплый июльский день после долгих штормов наступило затишье. Океан, казалось, отдыхал, набирался сил. Вдруг немецкая подводная лодка обнаружила очередной дозорный английский крейсер и полным ходом ринулась в торпедную атаку. Но где-то в чем-то командир, как говорится, дал маху в своих расчетах, неверно выбрал боевой курс и настолько близко подошел к своей «жертве», что стрелять торпедой по крейсеру стало опасно для своей же подводной лодки, и, чтобы не попасть под таран, лодка вынуждена была поднырнуть под крейсер. Атака не состоялась...

Крейсер шел прямым курсом, ничего не подозревая. Командир стоял на мостике, любуясь спокойной гладью океана и сопровождающими корабль вездесущими крикливыми чайками. Случайно взглянув за борт корабля с правого крыла командирского мостика, он истерически закричал: «Подводная лодка под нами!» Сознавая всю свою беспомощность, в бессильной ярости, он сорвал с головы фуражку и со злостью швырнул ее за борт, где в это время на глубине 20 метров проходила вражеская субмарина. Но вдруг, схватившись за голову, внезапно пораженный догадкой, капитан вскричал: «Эврика! А что, если вместо моей фуражки бросить туда гранату?!» Так родилась идея, а за ней и глубинная бомба. Это оружие и по сей день остается эффективным против подводных лодок и особенно подводных минных заградителей, хотя мины на них давно

убрали внутрь прочного корпуса. Но... мина есть мина, от нее всего можно ожидать... Вскоре же появился и бомбомет, с помощью которого можно было бросать бомбы не только с кормы, но и с носа корабля в любом направлении — сначала на расстояние 200—300 метров, а затем и на 2—3 тысячи метров.

Первоначально глубинные бомбы обладали незначительным зарядом взрывчатого вещества, и конструкция их взрывателя допускала производство взрыва на сравнительно небольшой глубине (15—20 м), тогда как подводная лодка могла погружаться до глубины 90 м. В дальнейшем (1917 г.) были сконструированы большие глубинные бомбы с зарядом взрывчатого вещества 270 кг, могущие рваться на глубинах до 90 м. Такая бомба была опасной при взрыве в радиусе 35—40 м от корпуса подводной лодки.

...Вернемся, однако, к нашему подводному минному заградителю Л-3. Заместителем командира по политической части на нем был батальонный комиссар Александр Иванович Баканов, тоже не новичок в нашей службе: ему приходилось плавать на лодках типа «Щука». Водоизмещение «щук» было наполовину меньше Л-3, но по мореходным качествам они ей не уступали. В носовой части «щуки» было четыре торпедных аппарата и столько же запасных торпед на стеллажах. В корме — два аппарата. Имея десять торпед, такая «щука» длиной в 60 метров могла потопить в океане линейный корабль или авианосец. Благодаря своим сравнительно малым размерам «щуки» были очень поворотливыми и почти неуловимыми для катеров-охотников.

В декабре 1940 года, взяв на борт рабочих завода, мы перешли из Ленинграда в Кронштадт, а затем в тяжелых ледовых условиях совершили переход в Либаву.

На Либаву базировался отряд легких сил, дивизион подводных лодок и отряд, торпедных катеров, на Таллин — две бригады подводных лодок. Это приближало силы флота к основным коммуникациям и военным базам вероятного противника, исключало возможность блокирования нашего флота в восточной части Финского залива.

Когда 15 декабря мы пришли в Либаву, малоопытному моряку трудно было догадаться, что на рейде стала подводная лодка. Это была сплошная глыба

льда — настоящий айсберг. Погрузиться в таком состоянии под воду было невозможно. Наросший лед создавал такую положительную плавучесть, что для погружения лодки понадобилось бы принять дополнительно десятки тонн водяного балласта.

Встретили нас радушно и с нетерпением. Однако время было тревожное. Международная обстановка с каждым днем обострялась...

В аванпорту на якорях в полной боевой готовности стояли наши корабли: красавец крейсер «Киров» — на нем гордо реял флаг командира отряда легких сил, — «стремительные» и «стерегущие», «сметливые» и «свирепые», «гневные» и «стойкие» эскадренные миноносцы, у причалов — торпедные катера, катера-охотники и другие мелкие корабли.

Подводным лодкам была отведена отдельная гавань — небольшая, но благоустроенная. В нескольких десятках метров от причалов казарменные помещения для экипажей лодок. Ведь на лодках живут только в море, а по возвращении люди уходят на плавбазу — надводный корабль, специально приспособленный для этого, или на береговую базу, где значительно больше удобств, вплоть до футбольного поля.

Либава известна не только своими революционными традициями — она родина нашего подводного флота. Тут проходили испытания подводных лодок отечественной постройки. В феврале 1906 года здесь был создан первый в России Учебный отряд подводного плавания (УОПП). По сути, это был первый комплексный «комбинат» для обучения молодых призывников для службы на подводных лодках. В него входило несколько специальных школ: электроминная, артиллерийская, машинная, рулевых-сигнальщиков. С переводом УОПП в Кронштадт в 1909 году в отряде прибавилась еще одна очень важная школа — радиосвязи и гидроакустики, где обучались радисты и акустики.

Приобретая знания в школах Либавы, а затем в Кронштадте, ученики-подводники шли на подводные лодки и на практике применяли их в годы первой мировой войны.

...Плывать в Балтике на подводных лодках вообще тяжело, а в зимних условиях особенно. К тому же явное перенаселение: команда моряков и столько же рабочих завода. Инженерно-технический персонал завода сдавал Л-3 только в действии, на ходу и, как правило,

под водой. Поэтому лодка была похожа на перегруженный Ноев ковчег: спальные места не только никогда не остывали, в них порой укладывалось сразу по двое.

Когда же подводная лодка всплывала наверх, все старались при первой возможности выйти на мостик, чтобы подышать свежим воздухом, покурить. Ведь внутри подводной лодки курить запрещено. Этот запрет действует и сейчас, даже на атомных подводных лодках.

Новый, 1941 год мы встретили в море. Вернулись на базу только в середине января, успешно закончив ходовые испытания. Корабельный инженер-строитель сложил с себя полномочия, забрал своих людей и отбыл на завод.

Несмотря на низкие температуры и шторма, весь март, апрель и май мы не прекращали выходов в море. Зима была очень суровая. Лед покрывал Финский залив до самого его устья в Балтийское море. Даже район Таллина в первых числах мая не очистился ото льда. Корабли флота, базировавшиеся здесь, начали летнюю кампанию лишь в середине месяца.

К этому времени Л-3 наплавала уже около трех тысяч миль, из них почти половину под водой. Новый командир соединения подводных лодок Герой Советского Союза капитан I ранга Николай Павлович Египко включил Л-3 в состав кораблей для участия в учении, которое проводил командир Либавской военно-морской базы совместно с сухопутными частями, дислоцированными на побережье Либавы — Виндава*.

Учение началось 18 июня. В эфире уже отчетливо чувствовалась напряженная обстановка. Воинственные речи немецко-фашистских заправил передавались всеми радиостанциями Германии и сменялись не менее воинственными маршами. Стрелка политического барометра явно предсказывала бурю. Готовя нападение на Советский Союз, фашистская Германия уже с марта вела регулярную воздушную и корабельную разведку восточного побережья Балтийского моря.

Наши подводные лодки и авиация, находившиеся в море — в дозоре и разведке, — неоднократно отмечали движение немецких транспортов под охраной миноносцев и самолетов из Данцигской бухты на север — в порты Финляндии.

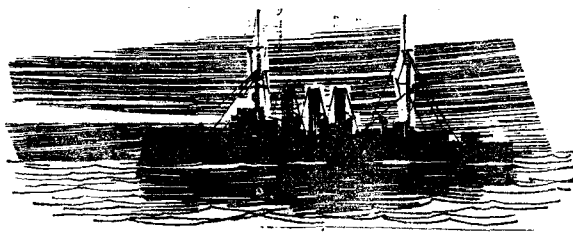
* Географические названия в тексте соответствуют времени описываемых событий.

Даже в устье Финского залива наши береговые посты часто обнаруживали «неизвестные» подводные лодки. Не раз пролетали самолеты со свастикой и над палубой Л-3. Нарушая элементарные международные правила, самолеты летели над нами почти на бреющем полете. Мы-молча провожали их глазами, руководствуясь строгим указанием командующего флотом вице-адмирала Трибуца: «Огонь не открывать».

Не скрою, нетерпение наше трудно было унять. Некоторые командиры говорили:

— В следующий раз я прикажу открыть огонь — будь что будет!

Но, вернувшись с моря, «храбрецы» помалкивали: приказ есть приказ. Между тем до начала войны оставались считанные часы.



ГЛАВА ВТОРАЯ



БАЛТИКА, НАЧАЛО БОРЬБЫ

Нападение фашистской Германии на Советский Союз было для нас настолько неожиданным, что, когда в четыре часа утра над нами появились самолеты со свастикой, мы подумали; это продолжается учение.

Накануне, в субботу вечером, все обратили внимание на то, что громкоговорители на территории военно-морской базы часто повторяли:

— Граждане, проживающие в городке! Учение по местной противовоздушной обороне Либавы продолжается, следите за светомаскировкой.

Однако в 23 часа 37 минут 21 июня по Балтийскому флоту была объявлена оперативная готовность № 1. В два часа личный состав с береговых казарменных помещений перешел на подводные лодки.

Первый час мы стояли с замполитом Банановым на мостике, курили, гадали, что будет дальше. То же происходило на соседних подводных лодках: все с нетерпением ждали сигнала «отбой», но его не было. Спустившись в центральный пост, я решил не терять зря времени, провести учение по живучести и непотопляемости корабля. Обычно фоном для такого учения дает-

ся условное столкновение с другим кораблем или пробоина в результате бомбометания. Это не случайно. Несмотря на то, что международной конвенцией еще в прошлом веке разработаны и утверждены «Правила для предупреждения столкновения судов в море», ежегодно из-за нарушения этих правил погибают сотни судов.

Конструкция и форма подводной лодки таковы, что она, выдерживая огромное давление окружающей ее воды, легко может быть повреждена при ударе о твердый предмет. Более того, внутренние конструктивные особенности почти исключают возможность выхода из нее людей в случае затопления отсеков. Поэтому мы не упускали случая проводить подобные тренировки, используя для этого каждую возможность.

Вот и теперь инженер-механик Крастелев уже отбывал вторую «вводную» — «пожар в третьей аккумуляторной яме».

Пожар — это вторая опасность для любого корабля или судна. Особенно опасен он на подводной лодке с ее тесными помещениями, ограниченным запасом воздуха и аккумуляторными батареями. При попадании в них морской воды выделяется такое количество хлора, что никакие противогазы не в состоянии спасти от него человека. А дым может оказаться губительным для всего экипажа.

В 3 часа 30 минут, в самый разгар наших учений, получив радиogramму с адресом: «По флоту», я быстро прочел вслух: «...последнее время многие командиры занимаются тем, что строят догадки о возможности войны с Германией и даже пытаются назвать дату ее начала... Вместо того чтобы... Приказываю прекратить подобные разговоры и каждый день, каждый час использовать для усиления боевой и политической подготовки... Комфлот Трибуц».

Все облегченно вздохнули. Но уже через минуту — две штурман Петров доложил с мостика:

— В гавани над подводными лодками на высоте пятьсот-шестьсот метров пролетели три самолета-бомбардировщика с черными крестами и фашистской свастикой.

Даю команду — «воздушная тревога». Готовим к бою зенитное орудие.

Но никто из командиров подводных лодок, памятуя указание комфлота — «огонь не открывать», не решается взять на себя смелость и нарушить его. Между

тем самолеты третий раз пролетают над нами. Где-то в стороне не то взрывы бомб, не то стрельба из орудий.

Все телефоны на пирсах заняты. Звоним во все инстанции, но ответ один: ждите указаний. И мы ждали.

Только в шесть часов утра до нас дошла весть: «Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника...»

Мне показалось тогда несколько странным: почему в столь ответственной телеграмме — по сути, об объявлении войны — такое осторожничанье: «отражать попытки нападения»? Враг бомбит наши базы и порты, а командование все еще не уверено, что это и есть настоящая война. Но, видимо, это было не в компетенции и командующего флотом... Все ждали указаний...

Вскоре из штаба подводных лодок прибыл командир дивизиона Анатолий Кузьмич Аверочкин. Вручив мне пакет с грифом особой важности, он минуту или две постоял, помолчал, пока я читал, затем спросил:

— Задача ясна?

— Так точно, товарищ капитан третьего ранга, но...

— Что — но? — строго прервал он меня.

— Ничего, — ответил я, недоумевая.

Обидно было читать такой приказ: командиру Л-3 предписывалось выйти в море и не далее как в пятнадцати милях от Либавы занять место в ближнем базовом дозоре. Это означало погрузиться под воду и ждать, когда появятся корабли противника, чтобы донести о них командиру Либавской военно-морской базы. Только после донесения разрешалось атаковать врага торпедами. Вместо того чтобы подводному минному заградителю идти к фашистским берегам и там на выходах из баз ставить мины, нам поручают роль обычных «малюток». Комдив развел руками, улыбнулся:

— Беда, когда командир с академическим образованием, ему все кажется, что не так делается, как его учили.

А потом, посмотрев мне в глаза, дружелюбно сказал:

— Пойдемте в каюту.

Спустившись с мостика вниз, Аверочкин закрыл за мной дверь, присел на разномжку и, глядя на меня, спросил:

— Обиделись и сразу в бутылку, так? Ну что вы, командир? Не расстраивайтесь...

— Мой корабль — минный заградитель, а не...

— Знаю, что не «малютка», сам командовал Л-3, но мы люди военные, прикажут вилкой щи хлебать — и будем хлебать. Надеюсь только, что в дозоре вы долго стоять не будете. Не таков каш комбриг, чтобы с этим смириться!

— Как бы вопрос ни решился, прошу доложить капитану первого ранга Египко, что мины мы уже приняли, и они готовы к постановке, — отрапортовал я, все еще не смиряясь с ситуацией.

Комдив, тяжело вздохнув, спросил:

— Когда, минзаг будет готов к выполнению задачи?

— Прошу дать оповещение по флоту о выходе Л-3 в ближний базовый дозор в восемнадцать часов.

На верхней палубе Аверочкин задержался у трапа, как бы не решаясь сойти на берег. Затем, пожав мне руку, сердечно произнес:

— Счастливого плавания вам, желаю удачи и благополучного возвращения в базу.

Сойдя на стенку, он повернулся к кораблю, постоял, подумал о чем-то, сказал:

— Да, чуть было не забыл; с вами пойдет в море дивизионный инженер-механик.

— Есть, товарищ комдив! Он уже давно на корабле и проверяет готовность электромеханической боевой части.

Увидев па мостике стоявшего рядом с замполитом курсанта Николая Синицына, Аверочкин как бы с сожалением добавил:

— А курсантов надо списать на берег, они будут отправлены в Ленинград.

— Есть списать на берег.

Жаль было расставаться с этими прекрасными людьми, но ничего не поделаешь. Аверочкин молча повернулся и направился обратно в штаб.

Не пришлось нам больше увидеться с Анатолием Кузьмичом, которого любили не только офицеры, бывшие его ученики, но и матросы — к ним он относился с редким дружелюбием и душевностью. В сентябре мы узнали, что Аверочкин погиб при переходе из Таллина в Кронштадт на подводной лодке С-5.

Л-3 была „почти готова к выходу в море. Торпеды, мины и артиллерийские снаряды — все было в полном комплекте. На месяц хватало топлива, продуктов питания и неприкосновенного запаса.

В 18 часов 22 июня мы вышли в аванпорт для проб-

кого погружения, или, как принято говорить, дифферентовTM. Три «малыша» — М-79, М-81 и М-83 — к нашему приходу уже отдифферентовались и в кильватерной колонне ушли из гавани в море на свои позиции.

Вскоре ушли и мы. Задача была проста — находиться на подступах к Либаве и ждать вражеских кораблей. Если появятся — сообщить командиру базы и только после этого атаковать.

Идти на позицию было недалеко — всего полтора часа. Катера, охранявшие нас, дав полный ход, повернули обратно в порт, а мы нырнули под воду.

...Шли третьи сутки войны, а мы не имели точных сведений о том, что делается в стране, на фронтах и даже в Либаве, которая была видна нам в перископ. Когда всплывали для зарядки аккумуляторной батареи, то с мостика отчетливо было видно, что порт и город в огне. Горели топливные склады, завод «Тосмари», штаб военно-морской базы и казармы.

Либава сражалась. Именно здесь, как и в Бресте, немцы встретились с упорным сопротивлением. Ничего подобного ранее фашисты не испытывали.

Отважно и стойко дрались с фашистами балтийские моряки. В рукопашных схватках, штыком, ножом, гранатой и прикладом они наводили ужас на врага. У стен Либавы немцы впервые назвали наших моряков «черными дьяволами» и «полосатой смертью». Советские моряки не знали страха в бою.

Десять дней шли ожесточенные бои на подступах к городу, на его улицах. Они продолжались и после того, как в Либаву ворвались гитлеровцы. Одна из подводных лодок — М-83, не получив своевременного предупреждения, зашла в Либаву; авиабомбой она была повреждена и выйти обратно в море уже не смогла. Расстреляв по врагу весь артбоезапас, 27 июня она была взорвана экипажем на глазах у противника. Командир М-83 старший лейтенант Павел Шалаев и оставшиеся в живых члены экипажа перешли на берег, где продолжали сражаться вместе с сухопутными частями. Те, кто видел киноэпопею «Великая Отечественная», наверняка запомнили кадры о Либаве — «тихом городке под липами»: пустынный берег Балтийского моря, медленно набегающие на песок волны омывают останки павших воинов. Эти кадры никого не могут оставить равнодушным. Своей героической борьбой защитники Либавы не только остановили и изрядно по-

трепали немецкие войска, штурмовавшие город, но и отвлекли на себя значительные силы других частей группы армий «Север», наступавших на Ленинград.

Ранним утром 26 июня от капитана 1 ранга Египко пришло приказание: «Идти к вражескому порту Мемель и выставить там минное заграждение».

— Вспомнили наконец о нас, — сказал с удовлетворением Баканов.

Стало ясно — кончилось наше временное подчинение командиру Либавской базы (мы не знали, что в это время он был уже в Таллине), и Л-3 начинает нормальные боевые действия.

Чтобы произвести расчеты, я зашел в штурманский пост, и мы вместе со штурманом Петровым начали детально готовиться к выполнению задания.

Как нарочно, наверху в этот день установилась отличная погода. Небо чистое. На море штиль. В такую погоду нужна исключительная осторожность. Перископ, поднятый даже на несколько секунд, оставляет на поверхности пенистый след, который виден далеко с берега или с катера-охотника. Легко может обнаружить подводную лодку в такую погоду и самолет.

Даю команду вахтенному командиру ложиться на курс. Доволен и счастлив безмерно. Нам поручено закупорить минами выход из фашистского порта.

Постановка мин подводными лодками вблизи портов и в узлах морских коммуникаций вблизи побережья, то есть на небольших глубинах и в непосредственной близости от противника, требует от командиров подводных лодок большого мастерства и хладнокровия. Только уже за эти действия они заслуживают самой высокой оценки. На учениях и флотских маневрах наши подводные минные заградители типа «Ленинец» неоднократно выполняли такие задачи. Но идея комбрига Египко — идти еще дальше — в логово врага и закупорить его — меня поразила. Задача нелегкая и исключительно важная. И это доверено нам, «фрунзенцам», без всяких скидок на вторую молодость корабля.

Мы шли медленно, с каждым часом приближаясь к цели всего на две мили. Это самый экономичный ход Л-3. В перископ, кроме зеркальной поверхности моря да надоедливых чаек, ничего не было видно. Но вот наконец и поворот на курс 90 градусов. На вахту наступил Коновалов. Он настойчиво ищет корабли или

самолеты противника. Каждые пять-шесть минут запрашивает акустика:

— Что слышно на горизонте?

— Горизонт чист! — следует ответ.

Подходим ближе к цели. Даю команду: боевая тревога! Люди занимают свои места. Держим курс прямо в порт. Новая команда — уменьшить ход. Теперь он самый минимальный.

До места постановки мин восемнадцать миль, но уже слышны резкие щелчки: это катера-охотники время от времени сбрасывают глубинные бомбы. Первые разрывы настораживают всех. Хорошо, думаю про себя, что бомбы не рвутся сразу у борта; глядишь, пока подойдем к порту, несколько привыкнем. Акустик уже слышит шум винтов рево бегущих «охотников», а вскоре докладывает и о крупном транспорте. Он идет из порта. Оставшееся расстояние в десять миль мы идем по створам едва заметных в перископ маячных знаков.

Разрывы глубинных бомб теперь сильны и кажутся настолько близкими, что трудно определить направление на них. В последний раз решаю поднять перископ, чтобы окончательно проверить свои расчеты. За несколько секунд успеваю взять два пеленга — один на лютеранскую церковь, второй — на заводскую трубу.

Транспорт уже вышел из порта и, не доходя до буя, повернул влево и пошел вдоль берега в южном направлении.

Ложимся на боевой курс. Все на своих местах, каждый готов выполнить свой долг.

Старшина Овчаров докладывает на командный пункт, что кормовой отсек готов к минным постановкам. Не успеваю дать команду — «начать постановку», как раздается сильный взрыв. За ним второй, третий, четвертый... Многие падают на палубу, но тут же быстро встают на свои места. Гаснет освещение. Часть электроламп разбита. На этот раз бомбы упали рядом с Л-3. Но корпус подводной лодки, сделанный из высших сортов стали, был очень прочным.

Из всех отсеков идут доклады — никаких повреждений корпуса и механизмов нет.

Можно приступить к минной постановке. Поскольку мы пришли к заключению, что плавать в подводном положении следует с отрицательной плавучестью, то Л-3 больше тонет, чем всплывает. Иногда она опускается ниже заданной глубины, задевая килем грунт. Глу-

бина моря у порта всего восемнадцать метров. Боцман Настюхин волнуется, ему с трудом удастся удержать глубину двенадцать метров.

— Пусть лучше старушка тонет, чем покажет свою рубку катерам, — успокаиваю я Настюхина и тут же даю команду — начать постановку мин.

Ритмично защелкали счетчики. После каждой вышедшей за корму мины слышу по переговорной трубе голос Овчарова:

— Вышла первая... вторая... третья...

Акустик докладывает:

— Катера полным ходом идут на подводную лодку, пеленг меняется на нос!

— Прекрасно, Дима, — отвечаю громко, чтобы слышали все.

Напряжение растет. Прямо по носу Л-3 раздаются четыре сильных взрыва, вслед за ними еще четыре, и наступает тишина. Снова доклад акустика.

— Катера удаляются.

— Вышла двадцатая, — слышу голос из кормового отсека.

Отовсюду идут сообщения в центральный пост об устранении последствий бомбежки. Собраны осколки электроламп и плафонов. Большинство уцелевших ламп горит очень ярко — спутаны нити накала. Теперь мы убедились, насколько прав был Крастелев, начавший еще задолго до войны и без каких-либо указаний самостоятельную и самодельную амортизацию наиболее важных приборов и некоторых светильников. Порой мне тоже не нравились висящие на резиновых жгутах и нелепо качающиеся коробки приборов и корпуса плафонов. Зато они уцелели при бомбежке! Вот когда я оценил усилия нашего непоседливого инженера. Жаль, что он не успел закончить работу до выхода в море.

Смотрю сейчас в центральном посту на Крастелева, уставшего, но собранного до предела, четко командующего людьми, думаю: «Чудесный ты человек, Михаил Андронникович. Каким был на берегу, до войны, таким же — спокойным, чуточку ворчливым — остался и в бою».

— Идите отдыхать, — говорю Крастелеву, — вы уже больше суток на ногах.

— ■ По-моему, больше всех на ногах вы, — отвечает он мне, — могли бы доверить корабль своему помощнику хотя бы на одну вахту.

— Отойдем подальше от вражеской базы и катеров — воспользуюсь вашим советом, — пытаюсь шутить, — а пока пусть Владимир Константинович приводит корабль в порядок...

Пользуясь тишиной и тем, что Л-3 на курсе отхода, Баканов пошел по отсекам поговорить с людьми. Такова обязанность замполита.

Привести в порядок технику корабля оказалось делом нетрудным. Но нервное напряжение не отпускало. Я понимал, что людям нужны отдых, сон, тишина. Но как это сделать?

До сих пор мне трудно объяснить, почему я тогда пошел на риск, дав отдых двум боевым сменам в условиях незакончившейся операции. Вероятно, решение оставить одну смену на вахте было продиктовано крайней усталостью всего экипажа.

Глубина погружения — 15 метров, скорость — те же два узла, курс 270 градусов. Вахтенный командир Дубинский через каждые пять минут поднимает перископ для осмотра поверхности моря. Время ночное, но наверху светло. Мы под водой двадцать часов. Дышать очень тяжело. Нужно всплыть, провентилировать отсеки и, главное, зарядить батарею.

В полученной ранее радиограмме комбриг Египко сообщил, что в районе вражеского порта находится подводная лодка С-4, которая на время нашей минной постановки выйдет на меридиан двадцать градусов.

Не пересекая этого меридиана, всплываем — только под боевую рубку. Вечерний бриз волнует поверхность моря, сплошная облачность создает подобие каких-то сумерек. Вокруг ни единого корабля. Решаю всплыть полностью.

Но тишина оказалась обманчивой. Когда Л-3 всплыла и дала ход дизелями, она тут же была обнаружена подводной лодкой С-4. Ее командир, Дмитрий Сергеевич Абросимов, позже доносил в штаб: «28 июня в 23 часа 30 минут обнаружил подводную лодку, вышел в атаку, а через двенадцать минут опознал в ней нашу Л-3. Чтобы убедиться в этом, подозвал к перископу замполита и помощника. Они подтвердили, что это Л-3. От атаки отказался».

Так мы едва не стали жертвой своей же подводной лодки. Конечно, всплывать, когда еще не наступила темнота, было нельзя. После этого случая я никогда больше не нарушал казавшихся мне иногда «слиш-

ком жесткими» правил, инструкций и наставлений. Ведь они выработаны практикой, долголетним опытом, а порой и ценой человеческой жизни...

Закончив зарядку, вентилирование и не подозревая, что нас собирались атаковать, мы снова ушли на глубину.

Акустик и радист исправно несут вахты. Находясь уже под водой, Василий Титков принял сводку Совинформбюро: «Оставлен порт Либава». Радость нашего успеха была омрачена этим тяжелым известием.

Это была большая для нас потеря и потому, что мы остались без мин. Теперь за ними надо идти в Кронштадт, туда да обратно — 1500 миль!

Вскоре на подлодке наступила та особенная тишина, когда ухо подводника улавливает лишь новые звуки, возникающие на фоне привычного «пения» электромоторов или сухого потрескивания приводных указателей. Команда отдыхала, снималось напряжение. Невольно росла уверенность в благополучном окончании боевого похода.

В центральном посту бодрствовал инженер-механик дивизиона М. Ф. Вайнштейн, которому поручено было обеспечить исправное несение ходовой вахты у механизмов и систем. За работу электродвигателей отвечал электрик Афанасий Бурдюк и его командир отделения Дмитрий Анисимов. Там же, в кормовом отсеке, нес вахту командир отсека мичман Николай Шевяков — первый помощник Крастелева. На управлении горизонтальными рулями стоял опытный рулевой, заместитель боцмана Федор Волынкин, на станции погружения и всплытия — Михаил Вальцев. Словом, лодку вели опытные, надежные люди. Л-3 шла заданным курсом на север. Глубина погружения держалась неизменной, несмотря на самый малый ход. Отлично удифферентованный подводный корабль управлялся легко, свободно и почти без перекладки горизонтальных рулей.

Беда пришла сразу, ошеломляюще. Сперва рулевой Волынкин усомнился, почему подводная лодка движется как по нитке, не меняя глубины погружения, в то время как он перекладывает рули то на погружение, то на всплытие.

Не поверив таким чудесам, Вайнштейн сам стал перекладывать рули. Эффект оказался тот же.

Невероятный случай — подводная лодка не слушается рулей!

— Надо доложить командиру, — обратился Вайнштейн к вахтенному командиру Коновалову.

В это время Л-3 получила небольшой дифферент на нос и стремительно пошла на погружение.

Едва я успел вбежать в центральный пост, как тяжелая стальная дверь на переборке захлопнулась за мной с оглушительным звоном.

— Стоп, электромоторы, полный назад, продуть носовую группу цистерн главного балласта! — Едва удерживаюсь в равновесии, смотрю на глубиномер: глубина 70 метров, дифферент — 15 градусов, лодка продолжает погружаться, оба винта работают на задний ход.

— Кормовые рули на полный угол погружения, — команду Волынкину.

— Рули не работают, — докладывает побелевший Коновалов.

— Продуть главный балласт, — приказываю Вальцеву, который уже давно ждал этой команды и держал в руках оба нужных ему рычага.

Рывок рук Вальцева на себя — и воздух высокого давления в двести атмосфер со свистом полетел по тонким медным трубкам в цистерны главного балласта. Подлодка стала выравниваться на ровный киль; наконец погружение остановлено — глубина 87 метров. Дальше погружаться нельзя, но и всплывать на поверхность опасно, нас может обнаружить разведывательная авиация. Но «Фрунзенец» уже понесся кверху. Почти триста тонн водяного балласта выжато из цистерн, нас может выбросить на поверхность моря как пробку.

— Заполнить балласт, — команду Крастелеву.

— Открываю клапана вентиляции междубортных цистерн, — следует ответ, и инженер-механик поворачивает рычаги пневматики.

По инерции Л-3 еще всплывает, хотя уже принят водяной балласт и закрыты клапаны вентиляции; дойдя до глубины семнадцати метров, лодка как бы вздрагивает, на несколько секунд задерживается и затем с нарастающим дифферентом на нос снова идет на погружение. Весь экипаж, не понимая, что творится, стоит уже на боевых постах, не дождавшись сигнала ревуна.

Руки Вальцева снова легли на рычаги пневматики. С трудом задерживаем лодку — на этот раз на глубине 90 метров, затем все повторяется: всплытие до перископной глубины и очередной, третий нырок. Таких

случаев в моей практике не встречалось, надо было принимать экстренное решение.

— Дать глубину, — приказываю штурману, имея в виду показания эхолота.

Он показывал 220 метров. Ложиться на грунт на такой глубине нашей «старушке» было нельзя: давление на корпус в 22 атмосферы могло повредить ее. Одно мне было ясно — управление минзагом под водой невозможно, опасность погружения на недопустимую глубину велика.

— Что слышит акустик? — запрашиваю второй отсек.

— Горизонт чист, на море штиль, — отвечает Жеведь.

— По местам стоять, к всплытию!

Пришлось всплыть и в надводном положении подойти ближе к берегу, уже занятому противником, и там залечь. Подтвердились наши худшие предположения: от близких разрывов бомб лопнул стяжной болт шарнира привода, приводящего в действие кормовые горизонтальные рули. Какое-то время рули оставались «на нуле», а затем, когда лопнувший болт вывалился из шарнира, они встали на полный угол погружения.

Гибель подводной лодки была предотвращена только благодаря самоотверженности экипажа. Читая многие годы спустя сообщение о гибели американской атомной подводной лодки «Трешер» в Атлантическом океане, где глубина была 2500 м, я с невероятной ясностью ощутил, как близки мы были тогда, в 1941 году, к такой же катастрофе. Правда, в мирное апрельское утро 1963 года никто не бросал на «Трешер» бомб, рули его работали исправно, но неожиданно лодка вышла из повиновения командира, стремительно ушла на глубину, где и была раздавлена...

Что произойдет с нами? Л-3 лежала на дне Балтики. Изредка над нами проходили корабли, и даже какая-то подводная лодка самым малым ходом «протилипала», как сказал Жеведь, в южном направлении.

Я пригласил к себе в каюту инженер-механика Крастелева, и вместе с ним мы обсудили создавшуюся ситуацию. Ведь в это время года на Балтике почти отсутствует ночь, бывают только сумерки, и то длятся они два-три часа.

— Придется работать в кормовой цистерне. Если появятся катера-охотники и обнаружат нас, не исключена

возможность, что подводная лодка уйдет под воду с людьми в цистерне.

— Есть, задание будет выполнено. О нас не беспокойтесь, — коротко ответил инженер и ушел готовиться к предстоящим работам.

Нужно было отобрать желающих идти на такой риск. Их оказалось ровно столько, сколько людей на корабле. Даже доктор —■ и тот просился взять его на подмогу: а вдруг какая-либо травма?

Надо было заранее сделать болт такой же величины, как лопнувший. Размеры его оказались в одной из записных книжек Михаила Андронниковича. Еще раз подтвердилось, что Крастелев знает подводную лодку буквально «до последнего болта».

В полночь мы всплыли. Через пятнадцать минут старшина мотористов Александр Мочалин и старший матрос трюмный Юрий Обрывченко вместе с Крастелевым были уже в цистерне. Все стояли по боевой тревоге. Обе пушки и пулеметы были приготовлены к немедленному открытию огня.

Ветер усиливался, развело волну, крен достигал 10—12 градусов. Приходилось с помощью электродвигателей разворачивать лодку против ветра, чтобы волной не заливало открытый люк цистерны, в которой и без того было много воды из-за пропуска кингстона. Но выхода не было —■ и через два часа повреждение было исправлено.

Казалось, все обошлось хорошо, но в этот момент произошла новая неприятность. Верно говорят: «Беда беду с собой приводит. Она — устав судьбы людской...» Даже пустяк в напряженных условиях может обернуться, как случилось у нас, несчастьем. В цистерне работали ломом, а когда он был не нужен, его подавали на палубу матросу. Набежавшей волной матроса сбило с ног, и, опасаясь быть смытым за борт, он ухватился за кнехт, выронив этот лом, который упал в надстройку и угодил в трехплечный рычаг злополучных рулей. Надо же случиться такому стечению обстоятельств! Рули оказались заклиненными. Достать лом было нелегко. Ни один из матросов не смог туда пролезть — настолько узкое пространство. Самыми худенькими были Коновалов и Баканов. Острослов Вальцев как-то сказал: «Каждый из них может за карандаш спрятаться».

Опередив Баканова, Коновалов спустился вниз, в надстройку, быстро просунул руку и голову в отверстие

у трехплечного рычага, схватил лом, но обратно вылезти не мог. Когда его тащили за ноги, он кричал от боли. Так продолжалось несколько минут, а время шло, близился рассвет, нужно было во что бы то ни стало начинать погружение, а значит, вытаскивать Коновалова... Весь окровавленный, с ободранной кожей, он с превеликим трудом был извлечен вместе с ломом из этой западни.

В три часа Л-3 ушла под воду с исправленными рулями, а в восемь помощник уже заступил на ходовую вахту.

Возвращаясь на свою старую позицию у Либавы, мы получили приказание: «Идти в Ригу». В районе Ирбенского пролива нас направили в Таллин. Обстановка на суше менялась быстро: к счастью, наши радисты и радиоаппаратура работали безотказно, и мы вовремя меняли курс, но, пока добрались до Таллина, не раз и не два оказывались в критических ситуациях. Читатель еще узнает об этом.

Не вернулась с моря С-10. С первого дня войны подводная лодка под командованием капитана III ранга Б. К. Бакунина находилась в Данцигской бухте, на подходах к немецко-фашистской военно-морской базе Пиллау.

В ночь на 28 июня командир донес, что С-10 имеет тяжелые повреждения прочного корпуса, лодка не может погружаться, ее преследуют катера противника, к рассвету он предполагает быть в районе Либавы. Однако вскоре после этого был получен условный сигнал без позывных корабля: «Терплю бедствие, нуждаюсь в немедленной помощи». По характеру работы радиции, или, как радисты говорят, по почерку, было признано, что сигнал исходит от С-10.

По времени и месту эта трагедия произошла где-то на нашем курсе, за кормой Л-3. К сожалению, мы были заняты своей аварийной ситуацией и не получали радиосигналов с С-10, не имели гидроакустического контакта с ней. Вероятнее всего, лодка стала жертвой вражеской мины.

В течение всего предвоенного периода во многих странах велась упорная работа по усовершенствованию минного оружия. Особенно, как показала вторая мировая война, в этом деле преуспела гитлеровская Германия. Появились новые — донные — мины, обладающие огромным зарядом. Борьба с такими минами стала труд-

ным делом. Потребовалась разработка принципиально новых способов траления мин и защиты от них кораблей. Если прежде постановка мин с самолета имела место только в единичных случаях, то теперь самолеты-миноносцы получили широкое распространение. Авиация дала возможность выносить минные заграждения на внутренние жизненно важные коммуникации противника. Это сделало современную мину, построенную на новых принципах, оружием активного действия.

Противник не остановился на тех образцах мин, с которыми он вступил в войну. В течение всей войны он непрерывно совершенствовал свои мины. Уже в первых неконтактных ¹минах врага был установлен механизм срочности, позволяющий приводить поставленную донную мину в боевое положение не сразу, а в заданный момент. Мина лежит на дне моря, не реагируя на действие кораблей и тралов до тех пор, пока не отработает механизм срочности. Отработать же он может в любой заданный момент времени — от 15 минут до 6 суток, а у некоторых мин — даже до 12 суток с момента постановки.

У немцев на вооружении были и другие мины, позволявшие производить отсчет количества прошедших кораблей до 6. И лишь после этого они приходили в боевое положение. Затем появились мины, отсчитывающие до 15 кораблей (только на 16-й раз мина взрывалась под кораблем или тралом). Это создавало непомерное напряжение для тралящих сил. Ведь прежде, чем подорвать мину, приходилось проходить над ней по несколько раз.

Донные неконтактные мины устанавливаются на глубинах до 50 м — это средняя глубина Балтики. Находясь на этой глубине, мина обнаруживает корабль на расстоянии. Такие мины улавливают магнитные поля и звуковые волны, сопровождающие движение кораблей. Их механизмы чрезвычайно чувствительны к ничтожным количествам энергии и действуют от сил, весьма малых в обычном понимании. Дальнейшие усовершенствования и требования точности постановки мин с самолетов привели к появлению таких неконтактных донных мин, которые ставятся с самолетов без парашютов, а также с подводных лодок.

Обычно появление нового оружия приводит к возникновению новых способов борьбы с ним. Появление магнитных донных мин привело к появлению магнитных и электромагнитных тралов. Эти тралы создают сильные магнитные поля, воздействуют на мину с большого рас-

стояния и вызывают ее взрыв. В этом заключается активная борьба с магнитными минами. Пассивная защита корабля от этих мин — размагничивание его. Корабль настолько лишают магнитного поля, что, проходя над магнитной миной, он не вызывает взрыва. Применение акустических мин, обнаруживающих корабль по издаваемым им звукам, привело к появлению акустических тралов.

Наблюдение за охраняемым районом должно быть постоянным и так организовано, чтобы места постановки мин с самолетов не оставались незамеченными и были бы как можно более точно определены (с двух, а то и с трех постов наблюдения).

Появилась целая серия различных систем магнитных, акустических и комбинированных магнитно-акустических тралов, которые в сочетании с другими способами оказались эффективным оружием борьбы с неконтактными минами.

В ряде случаев обычные глубинные бомбы, предназначенные для борьбы с подводными лодками, весьма эффективно применялись против донных магнитно-акустических мин. Взрываясь под водой, они выводили их из строя. Наконец, поиск мин водолазами и последующее разоружение мин дали те сведения о них, без которых невозможны были бы ни правильное построение тралов, ни создание других способов борьбы. Совместное и умелое применение всех указанных способов дало возможность эффективно организовать борьбу с неконтактными минами. Так, за время обороны Севастополя, несмотря на массовые минные постановки фашистской авиацией, туда вошло и вышло обратно более 16 тысяч кораблей и транспортов. Из них на минах противника подорвалось 8, и то в первые недели войны, когда не были разработаны все указанные выше средства борьбы. Из подорвавшихся кораблей затонуло три.

* *

В Таллин мы пришли 9 июля. Но как изменились порт и город... Обстановка была крайне напряженной. Почти весь Балтийский флот собрался на рейде и в гаванях. Корабли были готовы к переходу в Кронштадт.

Л-3 ошвартовалась в минной гавани у причала рядом с плавучей базой торпедных катеров «Амур». Первый боевой поход подводного минного заградителя закончен.

Нас с Банановым вызвали к начальнику штаба флота.

— Рад видеть вас. Поздравляю с успешным выполнением задачи, — такими словами встретил нас Пантелеев в своем кабинете. — Мы получили сведения, что на ваших минах погиб крупный транспорт с вооружением.

Пантелеев говорил быстро и возбужденно. Мы сидели с Бакановым молча. Могли показаться странными оптимизм и приподнятое настроение контр-адмирала. Но мы понимали, в чем дело: Пантелееву хотелось нас подбодрить. Вид у победителей был, я полагаю, неважным: усталые лица заросли щетиной, рассеянный взгляд, какой бывает у людей, внезапно попавших из грохота боя в тишину.

— Сколько времени вам нужно, чтобы подготовить себя и корабль к следующему боевому походу? — спросил адмирал. И добавил: — Учтите, за минами в Кронштадт идти не надо, завтра их доставят в Таллин на одном из тральщиков, на нем придет и ваш Египко.

— На подготовку нужно пять суток, товарищ адмирал.

— Добро! Пятнадцатого июля — выход Л-3 на минную постановку. — И адмирал записал дату на листке календаря. — Доложу комфлоту.

— Где прикажете ставить мины?

— Это скажет комбриг.

Уже прощаясь с Пантелеевым, я обратил внимание на то, как он безукоризненно выбрит, как сияет на нем белоснежная рубашка, как наутюжена тужурка. Мне стало неловко за себя, за замполита и весь мой экипаж. Всего две недели войны, а мы обросли грязью. В приемной я невольно посмотрел на себя в большое трюмо, стоявшее в углу. Там мы встретились взглядом с Бакановым, и оба засмеялись. Засмеялись, хотя было горько.

— Что же будет с нами к концу войны?

— А что? — недоумевающе спросил Баканов.

— А то, что с сегодняшнего дня всему личному составу корабля предписываю бриться, мыться, песни петь и веселиться — ежедневно, невзирая ни на что...

В этот момент, я думаю, мы с Бакановым одновременно вспомнили о наших рулях, о том, как мы выручали лодку... Какими, интересно, были наши лица в те часы и минуты? Но тут произошла неожиданная встреча, и снова в этом огромном треклятом зеркале. В открытых дверях приемной стоял мой друг, бывший однокурсник по училищу Афанасьев, командир эскадренного мино-

носца. Я знал, что его корабль уже полгода стоял в Либаве на ремонте. Тогда же Афанасьев высказал свое сомнение по этому поводу. Гнать корабли из Ленинградской базы на ремонт больше чем за тысячу километров в Либаву, которая находится в 100 километрах от фашистской границы, — это по меньшей мере неразумно. Но эти вопросы не в компетенции командиров кораблей. Это уже стратегия...

По-военному, через левое плечо «кругом», я резко повернулся и почти побежал навстречу другу. С тревогой в голосе спросил: «Юрий, что случилось? Почему ты здесь?» Совсем недавно еще поражавший завидным здоровьем и красотой, ходивший всегда с гордо поднятой головой, Афанасьев сейчас как-то обмяк, смотрел он, казалось, мимо меня, будто пребывал в летаргическом сне. Тихо-тихо, словно больной, он поздравил меня с возвращением с моря и уже сквозь слезы добавил: «Пойдем туда. —■ Он кивнул головой в сторону окна в конце коридора. — Есть что сказать». Баканов, сославшись на дела в Политуправлении, поднялся на этаж выше, а мы устроились на подоконнике. Видно было, что Юрий торопился.

— Я узнал от одного доброжелателя, — сказал он, — что ты у начштаба. Решил тебя повидать. Я ведь подследственный, нахожусь в штабе вторые сутки без права на выход в город.

Посмотрев на часы, Афанасьев с дрожью в голосе сказал:

— Через два часа меня снова будут допрашивать. Но верь мне: я не виновен. Так и передай нашим однокашникам, особенно моим товарищам Николаю Ротину, Саше Бащенко, передай, что Юрий Афанасьев не виновен. Он выполнял приказ командира Либавской военно-морской базы.

Протянув мне обе руки и почти рыдая, Юрий прошептал:

— Прощай, дружок, не поминай лихом.

— За что же, Юрий? Я не верю...

— Да никто не верит, кроме прокурора и комфлота. Доказать не могу, приказ был дан мне лично по телефону: «Назначаю вас, товарищ Афанасьев, старшим по уничтожению всех кораблей, стоящих на ремонте, а также приказываю взорвать склады боеприпасов и топлива. Срок исполнения —■ немедленно. По выполнении приказа — явиться в штаб базы и доложить мне лично».

Когда исполнил и доложил, то попросил разрешения остаться с личным составом для обороны Либавы, но получил приказ немедленно следовать на торпедный катер. Вот с ним, с командиром базы, и прибыл в Таллин. А сейчас, после речи Сталина 3 июля, комфлот решил нас судить. На предварительном следствии командир базы, даже при очной ставке со мной, глазом не моргнув, категорически от всего отказался. «Такого приказа, — заявил он следователю, — я не давал. Акт уничтожения базы — это самовольство, паникерство и трусость самого Афанасьева». Словом, я оказался виновником.

Спустя тридцать лет бывший комфлот Трибуц уже на склоне лет своих выпустил три книги, повествующие о боевых действиях Краснознаменного Балтийского флота. О моем друге Афанасьеве Трибуц написал так: «Враг вплотную подошел к окраине Либавы, отдельные его части прорвались к заводу «Тосмари». Командир миноносца капитан-лейтенант Ю. М. Афанасьев, являвшийся старшим командиром в группе ремонтируемых кораблей, приказал экипажам сойти на берег. Корабли, а также склады боеприпасов и топлива были по его приказу взорваны. Это — единственно правильное решение. Можно сожалеть, что Афанасьева обвинили тогда в панике, и хорошо, что позже это обвинение с него сняли» *.

Пока мы с Банановым были в штабе, к Л-3 уже подали баржу с топливом. Корабельные работы шли полным ходом. Подготовка к выходу в море началась.

После того как нас бомбили у вражеской базы, на лодке начал шалить гирокомпас. Алексей Петров пригласил специалистов из таллинского гидроотдела, чтобы заменить его на новый. Владимир Коновалов получил свежие продукты и автомашину импортных вин. Можно было побаловаться даже фруктами. На сей раз все было без формальностей: бери что нужно. Тут же у продовольственных складов дежурили грузовые машины.

Без устали работали Крастелев и его помощники — Шевяков, Мочалин и Вальцев. Они проверяли каждый механизм, каждую деталь — за нашими плечами уже был опыт боевого похода, и он диктовал нам особые условия подготовки к новым сражениям.

На огромном Таллинском рейде и в многочисленных гаванях непрерывное движение. Вернулись корабли

* Т р и б у ц В. Ф. Балтийцы вступают в бой. Калининград, 1972, с. 57.

с моря. Вернулось с моря и несколько подводных лодок. Нас с Бакановым снова пригласили в штаб флота. На этот раз начальник штаба сделал нелестный разбор боевых действий вернувшихся «щук» — дивизиона лодок, которыми командовал капитан II ранга М. В. Федотов. «Разнос» был несправедлив. Ведь сам «нарезал» квадраты для позиций этих «щук», но так далеко от берега противника, что ни одна лодка успеха не имела.

Мы точно уложились в срок. В полдень 15 июля Л-3 и С-8, имея на буксире по три торпедных катера, вышли из Таллина и легли на курс в Балтийское море. Впереди подводных лодок шли тральщики, в воздухе непрерывно находились два самолета — морские разведчики типа МБР.

В полночь Л-3 и С-8 уже были в устье Финского залива. Тральщики повернули обратно в Таллин — торпедные катера, отдав буксирные концы, полным ходом ушли в бухту Триги на острове Эзель.

Командир С-8, увеличив ход и изменив курс, быстро оторвался от нас и скрылся в южном направлении. «Эски», замечательные подводные лодки, в скорости не имели себе равных. Наша модернизированная «старушка» в скорости уступала С-8 почти шесть узлов. Но надводный ход меня не беспокоил, это не так уж важно для подводной лодки. Зато Л-3 имела перед лодками типа С очень важное тактическое преимущество: она могла идти под водой на целые сутки больше.

На этот раз нам было поручено разведать подход к главной базе вражеского флота на Балтике — Пиллау и поставить там мины.

Придя в указанное место, мы занялись тщательной разведкой. Катера, тральщики и самолеты врага бдительно охраняли почти всю Данцигскую бухту. Только на третьи сутки нам наконец удалось как следует выявить режим плавания гитлеровских военных кораблей и торговых судов, а также систему охранения этой важной военно-морской базы противника.

Поставив мины, мы решили, что теперь можно заняться торпедными атаками. Но не тут-то было.

Поздно вечером был получен приказ возвращаться в Таллин для очередной приемки мин.

— Видимо, начальство решило использовать Л-3 только для минных постановок, — сказал Баканов.

— Лучше поздно, чем никогда, — улыбнулся, глядя на меня, Коновалов.

Пришлось выполнять приказ и ложиться на курс в Таллин.

Шел второй месяц войны, а мы не выпустили по врагу ни одной торпеды. Торпедисты, однако, не унывали.

— Ничего, дойдет очередь и до нашего оружия, — говорил мичман Сидоров. — Наши торпеды сразу дадут знать, потоплен или нет вражеский корабль. А тут сиди гадай на кофейной гуще, ползут эти гады на минное поле или стороной обойдут.

Подняв перископ, я увидел советские катера и тральщики, которые стояли без хода.

— По местам стоять, к всплытию.

Всплыли. Катера завели моторы и подошли к борту Л-3. Стало слышно, как кто-то ходит по нашей палубе. Мы же в это время напрасно пытались открыть крышку люка, ведущего на мостик, которую заклинило от взрывов глубинных бомб. Пришлось оставить ее в покое и выходить на палубу через первый отсек.

— Здорово, Петро! Вот как я тебя встречаю, прямо на твоей лодке, — смеясь и обнимая меня, кричал Иван Алексеевич Мороз. — ■ Мы тебя второй день ждем. Куда ты пропал?

Улучив короткую паузу между его восторженными тирадами, я спросил сердито:

— Зачем же ты тут бомбил?

— Да ведь это мы пугали фашистскую подводную лодку, под водой все лодки одинаковы.

— Какой же ты после этого подводник?

— Бывший, — поправил он меня, — теперь я командир дивизиона истребителей. — И Мороз показал на стоявшие у нашего борта катера с наведенными на Л-3 крупнокалиберными пулеметами.

Вторая мировая война показала: очень часто подводные лодки гибнут, когда возвращаются в базы. Это понятно. Чувство близости родного берега волей-неволей снижает бдительность экипажа. Так 2 августа погибла подводная лодка С-11 под командованием капитан-лейтенанта А. С. Середы. Она возвращалась с моря. Как и нас, ее встретили в условленном месте и под охраной катеров повели к проливу. Не дойдя до берега всего полторы мили, С-11 подорвалась на mine. Спаслись только три матроса. Один из них, Николай Никишин, впоследствии рассказал мне, как это было.

Казалось, все опасности позади. После тревожных дней, проведенных на позиции, каждый был несказанно

рад возвращению. Сменившись с вахты, Николай устроился в кормовом отсеке и впервые за много дней безмятежно уснул. Очнувшись от страшной боли в груди. В отсеке было темно. С трудом подняв руки, он ощупал себя и понял, что придавлен торпедопогрузочной балкой. Рядом лежал легковоголазный аппарат. Что же произошло? Когда сознание окончательно прояснилось, Никишин услышал, как кто-то царапает по переборке шестого отсека. Дизеля не работали. Лодка явно лежала на грунте. Он с трудом освободился от балки и негромко спросил: «Есть кто живой?» Отозвался электрик Александр Мазнин, за ним артиллерист Василий Зиновьев.

Втроем они начали осмотр отсека.

Через переговорную трубу, ведущую в центральный пост, поступала вода.

— Перекрыть переговорную трубу! — приказал Никишин.

Мазнин бросился исполнять. Едва справились с этим, как услышали шум винтов нескольких катеров, тут же загрохотали разрывы глубинных бомб.

Начали осмотр отсека.

Мазнин разыскал неповрежденный аккумулятор и лампочку от аварийного фонаря, в отсеке стало светло. Зиновьев пошел проверить люк седьмого отсека — на случай, если придется выходить через него.

Долго он возился, сопел, вздыхал. Наконец спустился на палубу и доложил:

— Через люк нам не выйти. Его так заклинило, что крышка сидит намертво. Вот такие дела...

В это время кто-то снова начал царапать переборку шестого отсека.

— Шестой, отвечайте! Это я, Никишин! В шестом кто жив?

■— Милютин... говорит... Милютин, — раздался из-за переборки ослабевший голос главстаршины мотористов.

— Нас здесь шестеро, — послышался голос электрика Виденко, — Городинский, Пилипенко, Митнеев... Кудрявцев...

— Воды по колено... — снова заговорил Милютин, — она продолжает поступать. Четвертый и пятый отсеки затоплены полностью...

Никишин, за ним Зиновьев и Мазнин бросились открывать тяжелую стальную дверь. Сняв предохранитель с автоматического замка, они попытались развернуть маховик запирающего приспособления, но он не подда-

вался. Стало ясно, что дверь не открыть. При взрыве мины и при падении С-11 на грунт произошла деформация переборки, и дверь заклинило.

— Товарищи, дорогие! Дверь не открывается! Выходите через затопленные отсеки! — кричал Никишин.

— Мы пробовали... не получается... выхода нет, — услышали они совсем слабый голос Милютина. — Пытайтесь сами через торпедный аппарат... Прощайте... Нам осталось недолго. Вода подошла уже к горлу... Передайте нашим родным...

Наступила долгая тишина.

— Будем выходить через торпедный аппарат, — сказал Никишин своим товарищам.

Но в обоих аппаратах были торпеды. Чтобы выпустить торпеду из аппарата, нужен воздух высокого давления, а его в отсеках нет. Решили использовать воздух из торпеды второго аппарата, но специальные ключи, как на беду, пропали, и найти их в этом хаосе оказалось невозможно. Попытались открыть запирающий клапан торпеды с помощью зубила и молотка. Но не рассчитали сил и лишь сбили его. Воздух с силой ворвался в отсек. Давление повысилось. Голоса стали звонче, пришлось говорить потише, чтобы не так действовало на нервы.

Повозились немало, но все же удалось освободиться от торпеды, вытолкнув ее за борт. Один торпедный аппарат был готов теперь для выхода.

Каждый проверил свой легководолазный аппарат. На какой глубине лежит лодка, они, конечно, не знали.

Николай Никишин решил, что надо написать письмо — пусть люди знают, что они боролись до конца. Достав лист бумаги, он начал: «Мы, краснофлотцы подводной лодки С-11, сделали все, что могли, для спасения людей из шестого отсека, но нам не удалось... Принимаем последнее решение — выходим сами».

Письмо положили в аварийный бачок из-под шоколада. Шоколад был как нельзя кстати.

— С собой возьмем только комсомольские билеты, — сказал молодой кандидат в члены партии Зиновьев.

— Кто пойдет первым?

Первому Нужно не только выйти из отсека, но и выпустить буй, закрепить нижний конец буйрепа за подлодку и только затем по нему подниматься наверх, не спеша, чтобы не получить кессонное заболевание. Никишин сказал:

— Первым пойду я... Открывай заднюю крышку торпедного аппарата!

Вода, которая была в аппарате, с шумом ворвалась внутрь отсека и ушла в трюм. Втроем они подошли к открытому аппарату и посмотрели в длинную, почти восьмиметровую трубу диаметром немного больше полуметра.

— Саша! Становись у размаха, — скомандовал Никишин Мазнину.

Мазнин взялся за размах и начал было открывать переднюю крышку, но она, к его удивлению, не открывалась. Он не знал, что приводы и тяги так хитро расположены и соединены между собой, что при открытой задней крышке торпедного аппарата передняя автоматически блокировалась. Такое устройство торпедисты называют «поправкой на дурака». Оно делается для того, чтобы невзначай не затопить отсек, а то и всю подводную лодку. Снова трем морякам пришлось повозиться, чтобы убрать блокировочное устройство.

Поворот, другой — и воздух со свистом рванулся из отсека в трубу торпедного аппарата. В отсек хлынуло море. Но едва вода поднялась над уровнем торпедных аппаратов, шипение воздуха прекратилось. Давление в отсеке и за бортом сравнялось, осталась только воздушная подушка.

— Похоже, что глубина моря небольшая, — сказал Никишин ребятам, — выходить будем без «таблицы времени».

Такая таблица есть в каждом отсеке подводной лодки на случай выхода из-под воды, когда глубина более двадцати метров.

— Живем! — с трудом переводя дыхание, сказал Мазнин.

Николай Никишин включился в спасательный прибор, присел в воду, чтобы отработать дыхание. Две-три минуты, и все в порядке — можно идти наверх. Взял буй — деревянную болванку килограммов на десять, с трудом впихнул его в торпедный аппарат, и буй сразу же, почувствовав свободу, пошел на всплытие. Последние минуты — Николай закрепляет коренной конец буйрепа за торпедный аппарат, поднимает правую руку — к выходу готов. Опускается в воду с головой и легко попадает прямо в трубу аппарата. Буй уже наверху. Николай осторожно перебирает трос буйрепа, натягивает его и чувствует, что слабины нет. Под рукой на буйрепе

нащупывает пять вырезов. Все ясно, глубина двенадцать метров. Обрадовавшись, начинает подъем. Вода становится теплее, но по-прежнему темно.

Поверхность моря! Никишин сорвал маску, перекрыл клапан и уцепился за буюк, жадно вдыхая морской воздух.

Над головой чистое-чистое небо и много-много звезд. А вокруг спокойное море — полный штиль. Теплая и короткая августовская ночь. Не видно ни берега, ни огонька. Вдруг, словно дельфин, из воды высочил Мазнин. Фыркая и болтая руками, он неожиданно стал тонуть. Никишин бросился на помощь, схватил его за волосы и удержал. Очнувшись, Мазнин ухватился за буй.

— Забыл перекрыть клапан прибора, он заполнился водой и потянул меня на грунт, — оправдывался Мазнин.

Вскоре из-под воды появился Зиновьев. Товарищи остались у буя, а Никишин поплыл на восток, к островам. Ему казалось, что время остановилось. Силы иссякали, сознание мутилось. Тогда он лег на спину и отдыхал. Наконец увидел на горизонте тоненькую полосу берега и силуэт погашенного маяка.

Светало. До берега оставалось сотни две метров, когда он, наткнувшись на проволочное противодесантное заграждение, поранил грудь и руки. Погибнуть рядом с берегом после всего пережитого?! Нет! Собрав последние силы, он поплыл... Очнулся уже на суше, среди солдат.

— Шлюпку, скорее пошлите шлюпку, там погибают мои товарищи, — твердил он до тех пор, пока его не подняли на руки, чтобы он смог увидеть моторку, спешившую в море.

О том, что С-11 стала жертвой мины, выставленной фашистской У-41, мы узнали уже в Ленинграде от командира Щ-307 Николая Петрова. Возвращаясь с моря тем же маршрутом, что Л-3 и С-11, Петров обнаружил в перископ почти что на своем боевом курсе У-41 «за работой» — она ставила очередную минную банку с надводного положения. Это неграмотное действие и погубило ее. Не зря Петров числился у нас снайпером торпедной стрельбы с больших расстояний. Залп двумя торпедами был точным и роковым для фашистской лодки. На месте У-41 обнаружили всего две фуражки: бескозырку и офицерскую с эмблемой — фашистским знаком и зловещим орлом,

...В полдень 31 июля Л-3 вошла на Таллинский рейд и стала на якорь. Скопление транспортов и военных кораблей на рейде и в гаванях наводило на грустные размышления: уж не готовится ли эвакуация города, подумалось мне.

Впервые за пятнадцать суток боевой работы в море мы сели за стол в кают-компании. В самый разгар торжественного обеда сигнальщик Владимир Андрушак принес журнал семафоров. Баканов взял журнал и зачитал семафор вслух. «Командиру и комиссару явиться в штаб флота к командующему». Подпись — «оперативный дежурный».

Обед был нарушен. Действительно, «на войне как на войне».

Пока мы обсуждали проблемы ремонта, пока брились, мылись пресной водой, с избытком оставшейся от похода, Коновалов вызвал нам катер.

В большой светлой приемной комфлота мы никого не обнаружили. На письменном столе в пепельнице дымилась папироса.

— Очевидно, адъютант только что вышел, — заметил Баканов.

В это время дверь кабинета медленно открылась, и из него на цыпочках, пятясь, вышел незнакомый нам адмирал. Высокий и худой, со спины он походил на Трибуна. Мы с Банановым переглянулись: что за странное передвижение? Я вскочил с кресла и приготовился рапортовать. Адмирал резко повернулся и приложил палец к губам.

Поперхнувшись неудавшимся докладом, я с изумлением узнал адмирала — это был Иван Степанович Исаков.

— Садитесь, можете курить, — шепотом сказал он. — Комфлот не спал несколько суток, только уснул. Докладывайте, кто вы и зачем здесь.

В этот момент появился начальник штаба флота контр-адмирал Пантелеев.

— Поздравляю с возвращением, — сказал он, пожимая нам руки. — Жаль, что ваша лодка имеет повреждения и не может продолжать минные постановки.

Обращаясь к адмиралу Исакову, Пантелеев спросил:

— Иван Степанович, они вам представились?

— Не успели, — улыбаясь, ответил адмирал.

— Это командир и комиссар подводной лодки Л-3 — минного заградителя, — сказал Пантелеев и, ог-

лядев нас, добавил: — Вид у вас, что у женихов, не тот, затрапезный... Ну, молодцы, на этот раз так же успешно ставили мины. Есть сведения, что на них грохнулся один фашистский транспорт с боеприпасами, второй подорвался — возможно, тоже затонул. Разведка уточняет.

Исаков, уставший, видимо, не меньше комфлота, подошел, поздравил нас и сказал:

— Читал радиogramму у комфлота. Его интересует готовность минзага. Н-ужен ли заводской ремонт?

— Требуются большие работы по корпусу корабля: чеканка ослабленных заклепок и особенно топливной цистерны под аккумуляторами, — доложил я.

— Придется подводную лодку отправлять в Кронштадт, а там, может быть, и в Ленинград, — обращаясь к Пантелееву, сказал Исаков.

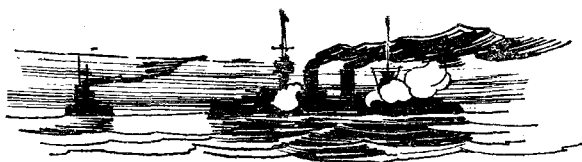
— Да, я с вами согласен, Иван Степанович.

Подумав немного, Пантелеев подошел ко мне:

— Через два часа отправляется в Кронштадт минный заградитель «Марти». Успеете с ним? Если да, то живо на свою субмарину — и счастливого плавания. Старшим на переходе будет командир «Марти», капитан первого ранга Мещерский, у него и получите указания.

Когда мы вышли из штаба, был отбит очередной налет вражеской авиации.

Надо было спешить в Кронштадт. Враг вышел на дальние подступы к Ленинграду и был задержан на Лужском рубеже. Тяжелое положение было и на других участках советско-германского фронта. Сводки Совинформбюро сообщали об ожесточенных боях от Баренцева до Черного морей. На юге Украины наши войска оставили Первомайск — город, где я родился и вырос, познал первые радости и тревоги. Мы теряем родных и близких, нам больно за поруганную землю отич и дедич!



ГЛАВА ТРЕТЬЯ



ЖЕСТОКИЕ МИЛИ ВОЙНЫ

На рассвете 1 августа 1941 года небольшой отряд кораблей благополучно завершил переход Таллин — Кронштадт. Минный заградитель «Марти» и сопровождавшие нас тральщики вошли в Минную гавань, а подводная лодка «Фрунзенеп» — в Купеческую гавань, сплошь заполненную подводными лодками.

— Здесь, пожалуй, и яблоку негде упасть, не то что найти пристанище для океанской подводной лодки, — сокрушенно покачал головой мой помощник.

— Насчет яблока не знаю, товарищ Коновалов, но фашистским авиабомбам есть куда падать, — заметил комиссар Баканов.

Получив семафор с рейдового поста «Стать у борта «Пантеры», ошвартовались у ее левого борта. Рядом, у самого пирса, стояла бывшая английская подводная лодка Л-55. Судьба этой «старой леди» примечательна: во время иностранной интервенции в июне 1919 года Л-55 была потоплена в Копорском заливе, недалеко от Кронштадта, в десяти милях на юго-запад от Шепелевского маяка. Бой был неравным: четыре эскадренных миноносца и три подводные лодки англичан против

двух советских миноносцев «Азард» и «Гавриил». После удачного попадания одного из снарядов «Азарда» в боевую рубку Л-55 англичанам пришлось выйти из боя.

В августе 1928 года ЭПРОН поднял субмарину. Тридцать восемь гробов с останками команды на увитой зеленью барже, под звуки оркестра, игравшего похоронный марш Шопена, в сопровождении почетного караула наших моряков, с почестями были переданы в устье Финского залива на шведский пароход для отправки на родину.

Несмотря на принятые англичанами меры предосторожности, об этом акте узнал весь мир. Английское адмиралтейство было вынуждено с десятилетним опозданием сообщить в парламенте, а затем и в газете «Таймс» о гибели в наших водах своей подводной лодки.

В 1931 году Л-55 под советским флагом вышла в море. Перед этим ее посетил Климент Ефремович Ворошилов. Командир лодки Владимир Семенович Воробьев обратился к наркому с вопросом, будет ли переименована Л-55.

— Так пусть и остается — Л-55, — сказал Климент Ефремович.

Сделано это было для того, чтобы иностранные корабли, встречающие Л-55 в море, знали о постыдном для Англии факте — участии в интервенции против молодой Советской Республики.

В том же девятнадцатом, 31 августа, на подходах к крепости Кронштадт, у острова Сескар, «Пантера» под командованием А. Н. Бахтина потопила английский эскадренный миноносец с символическим названием «Виттория» — победа. Штурманом на «Пантере» был Аксель Иванович Берг, впоследствии известный академик.

И вот теперь обе подводные лодки война застала в учебном отряде подводного плавания.

Несмотря на свои двадцать пять лет и устаревшую технику, особенно систему погружения и всплытия («Пантера» и Л-55 погружались почти три минуты), лодки были ещё боеспособными. Перед нашим приходом в Кронштадт «Пантера» вернулась с боевой позиции в районе Котка, где успешно выполнила разведку. Командовал «Пантерой» мой товарищ по морскому училищу Д. Быховский.

Сдав на базу неиспользованный боезапас и топливо, Л-3 в тот же день ушла в Ленинград для ремонта. Близость фронта уже ощущалась. Армия, флот и все население Ленинграда готовились к защите города.

7 августа фашистские войска вышли на побережье Финского залива в районе губы Кунда — восточнее Таллина. 23-го наши корабли, находившиеся на Таллинском рейде, стали подвергаться обстрелу наземной артиллерией врага. К этому времени в море находилось 12 наших подводных лодок. Два «малыша» — М-94 и М-98 — шли на смену М-103 и М-99, в район маяка Уте. Вблизи маяка Ристна, западный мыс о. Хиума, они подверглись воздушному нападению. Спустя полчаса после воздушной атаки лодки были атакованы вражеской подводной лодкой. Одна торпеда попала в М-94. С дифферентом на корму она затонула, сев кормой на грунт, — глубина моря оказалась всего 20 метров. Нос «малютки» оставался на поверхности, выступая на 3—4 метра. В момент атаки на мостике находились четыре человека: командир, штурман, рулевой и моторист, выносивший мусорное ведро после обеденной приборки в отсеках. Море было почти спокойное — два-три балла, слабый ветерок от норд-веста создавал отличную обстановку для торпедной атаки, поэтому командир М-94 Дьяков и не заметил вражеского перископа на дистанции 1000 метров. Взрывом торпеды все четверо были выброшены за борт. Тяжело раненный, штурман Иван Шпаковский утонул. Остальным удалось подняться на торчащий из-под воды нос лодки. Тут же, на расстоянии 200—250 метров, старший лейтенант Николай Дьяков увидел перископ подводной лодки, выходившей в атаку по М-98. Он сразу же отсемафорил своему напарнику, старлейту Ивану Беззубикову: «Идите ближе к берегу, вас атакует подводная лодка». Семафор был передан своевременно — девяносто восьмая избежала участи своей напарницы, сумев отвернуть от торпеды, которая прошла за кормой, через минуту ударилась о камни у берега и взорвалась. Выслав на М-94 резиновую шлюпку, М-98 полным ходом на противолодочном зигзаге ушла на большие глубины и срочно погрузилась. Это следовало сделать «малышам» еще рано утром, когда только-только начинался рассвет, тогда бы не случилось несчастья с М-94. Но командиры вынуждены были выполнить эти, так называемые «указания на переход». Ведь сама идея подводной лодки — скрыт-

ность, недаром изначально, еще в эпоху Петра I, ее называли «потаенным судном». Война, хотя и жестока, но быстро учит, особенно тех, кто непосредственно в бою, в схватке с врагом решает: быть или не быть? Многие командиры сознательно нарушали «указания», шли под водой, сохраняя свой корабль и его экипаж. Объективности ради следует сказать, что ошибки начальства были в скором времени ликвидированы, а виновники отстранены от занимаемых должностей.

М-94 была торпедирована, но борьба за жизнь людей продолжалась. Старший лейтенант Дьяков, сняв ботинок, долго и упорно, с отчаянием лупил каблуком по носу лодки, пытаясь получить ответ из затонувшей «малютки». Но тщетно: на стук никто не отвечал. Решив, что все погибли, командир и два его матроса спустились в подошедшую к носу резиновую шлюпку и ушли на маяк Ристна. Как вскоре выяснилось, с уходом командир поспешил. Хотя вода и является хорошим проводником звука, сапог, да еще без подковы, не мог передать сигнал до центрального поста М-94: «Я командир, отвечайте, кто жив», — Дьякова не услышали. Однако лодка была жива. Первый, второй и третий отсеки ее не были затоплены. В них оставалось 8 человек во главе с инженером-механиком Шиляевым. Расставив людей по местам, Шиляев приказал включить аварийное освещение. Оцепив обстановку по карте и по приборам, он предположил, что лодка находится на глубине 40 метров. Очевидно, от сильного взрыва глубиномер показывал неверно, остальные приборы тоже вышли из строя.

Собрав людей, Шиляев объяснил свой план выхода и раздал всем спасательные маски. Оказалось, что два матроса не умеют ими пользоваться. Тогда, поднявшись в боевую рубку, Шиляев объяснил устройство маски и провел тренировку. Затем в тесноте боевой рубки закрыли нижний рубочный люк и стали готовиться к выходу. Для этого прежде всего надо было открыть клапан затопления. Он находился под ногами. Пригнуться и открыть его было невозможно — так тесно, плотно друг к другу стояли люди. Все могло быть проще, если бы можно было половину людей вернуть на время в центральный пост, но люк был захлопнут. Начали открывать клапан ногами. За пять лет жизни корабля этим клапаном ни разу не приходилось пользоваться (не было в том необходимости), он всегда был закрыт и по-

тому так «прикипел» к своему гнезду, что открыть его ногами никто не мог. К счастью, рядом оказался трюмный Любимов — отменный силач. Стащив сапог, он встал на маховик клапана с такой силой, так крепко, словно «приварил» туда свою правую ногу. И вот наконец в рубку хлынуло море. Когда давление воздуха в боевой рубке сравнялось с забортным, она перестала заполняться водой — как то и положено по законам физики. Шилиев приказал закрыть клапан, включиться в маски, а двум матросам, которые не умели ими пользоваться, присесть, погрузившись в воду насколько возможно, и отработать дыхание. Через пять минут они вынырнули: «Все в порядке, готовы нырять хоть на сто метров». Шилиев открыл верхний рубочный люк и увидел освещенную воду. Стало ясно, что глубина не более 5—6 метров. Все поднялись наверх. Инженер-механик Шилиев вышел последним и поплыл к носу подводной лодки. Здесь уже были все остальные, кроме матроса Артеменко, только что обученного пользованию маской. Оказалось, что он забыл перекрыть клапан маски, она заполнилась водой и потянула его на дно. (Как помнит читатель, такое произошло и с матросом Мазниным, когда он вместе с Никишиным и Зиновьевым выходил с затопленной С-11.) Уже коснувшись грунта (20 м), Артеменко вспомнил наставления Шилиева, сумел продуть маску и всплыть. В скором времени от маяка Ристна подошел баркас и снял людей с М-94. Сделано это было вовремя, вскоре лодка полностью затонула.

Наши подводные лодки с начала войны были развернуты на позиции «согласно плану». Подводная лодка С-4 занимала позицию у Мсмеля и держалась от берега в расстоянии 25—30 миль, противник ходил в 3—5 милях от берега. Подводная лодка С-5 действовала у южной оконечности острова Эланд, командир ее, капитан III ранга Александр Ващенко, нарушив «указания», энергично производил поиск вражеских кораблей. В одну из ночей он потопил немецкий транспорт — рудовоз в 10 тысяч тонн водоизмещением.

Подводная лодка С-6 под командованием капитан-лейтенанта В. Ф. Кульбакина строго придерживалась своей позиции в Померанской бухте и успеха не имела. Да иначе и быть не могло — лодкам предписывалось: «Выходить за пределы позиции запрещается». Две лодки С-5 и С-6 — два факта: такова логика неоправдан-

ных порой «указаний» и «инструкций» — и такова логика инициативы и боевого опыта командира.

Сейчас все это, конечно, далекое прошлое. Как говорится, у каждого была своя война, хотя на всех она одна. Александр Бащенко, капитан III ранга, командовал лодкой третий год, Василий Кульбакин, капитан-лейтенант, — всего три месяца. По возвращении в базу ему было назначено рандеву в бухте Кихелькона. Эта маленькая бухточка — на западном побережье острова Сарема, с весьма узким входом, мелководная — являлась настоящей «мышеловкой»: достаточно было поставить на выходном фарватере две-три донные мины — и из бухты не выйти без помощи специальных тральщиков, которых к тому же там в то время и не было. Командир С-6, войдя на рейд, стал на якорь. Глубина 10 метров. Почти рядом с лодкой стоял неизвестно чей парусник. Время шло к обеду. Считая, что его лодка уже вне опасности, Кульбакин разрешил команде купаться. И... тут же был наказан. Откуда ни возьмись — из-за леса появился вражеский бомбардировщик и с ходу сбросил на лодку четыре бомбы. К счастью, они в цель не попали, но самолет развернулся и, идя по кругу, начал на бреющем полете обстреливать лодку из пулемета. Командир объявил тревогу. Люди бросились на палубу, но тут же падали: кто ранен, кто убит. В результате налета было убито трое и шесть человек тяжело ранено, в том числе и Кульбакин. А ведь если бы командир проявил элементарную предусмотрительность, к чему его, кстати, обязывали уставные правила, и у зенитного орудия стояли бы люди, ничего подобного бы не произошло. Вражеский самолет мог быть сбит ими или отогнан. Возможно, что и неизвестный парусник сыграл зловещую роль — стал наводчиком вражеского самолета. И тут командир не проявил должной бдительности.

О случае с С-6 мы узнали на следующий день. Возвращаясь в базу после минной постановки, мы тоже не раз попадали в беду и были на волоске от гибели. Л-3 направлялась в небольшую базу через пролив Созловэйн, что между островами Хиума и Сарема. Предстояло сделать большой крюк, но иначе было невозможно: Ирбенский пролив заминировал враг. Когда подводная лодка подошла к проливу, мы получили радиogramму о том, что проход через Созловэйн закрыт. Нам предписывалось ждать дальнейших указаний. Отойдя к

западу в точку ожидания, Л-3 в течение трех суток ждала разрешения на проход через Созловэйн. День сменялся ночью, а мы соответственно то погружались, то всплывали.

В ночь с 1 на 2 июля получили новое приказание — идти в бухту Тага-лахт, временем прибытия назначался уже прошедший час. На мою просьбу перенести время прибытия на следующие сутки последовал ответ: идти в бухту Кихелькона. Дойдя до 13-метровой глубины, Л-3 быстро всплыла и сразу же подняла свои позывные.

Итак, мы вошли на рейд, стали на якорь. К нам подошел пограничный катер. На носовой части его палубы стоял солдат с винтовкой наперевес.

— Вы чии? — певуче, с украинским акцентом спросил он.

— ■ Свои, — отвечал Коновалов.

— А... а я думал — фашисты.

Увидев в полуоткрытом кормовом салоне лейтенанта в фуражке с зеленым околышем, я, повысив голос, резко спросил:

— ■ Почему нарушаете устав? Кто дал право часовому вступать в переговоры с командованием корабля? Немедленно поднимитесь на борт лодки и доложите как положено, кто вы и зачем здесь.

Видимо, мой грозный тон подействовал: лейтенант тотчас же поднялся на палубу и через минуту был уже на мостике. Узнав от него о вчерашнем налете фашистского самолета на С-6, я тут же приказал объявить воздушную тревогу.

— Что за посудина стоит на рейде с опущенными парусами? Есть ли там рация? — спросил я лейтенанта.

— Не знаю, — неопределенно пожал плечами тот.

Пришлось послать лейтенанта на кат ре для досмотра судна. Вместе с ним я отправил своего помощника Коновалова и мичмана радиста Василия Чупракова. «Таинственный» парусник оказался частным кораблем некоего эстонского гражданина лет сорока. С ним были трое подростков — сын с двумя приятелями — и молодая женщина, якобы жена капитана. Надо сказать, что впечатление они производили подозрительное: настороженные и явно недружелюбные взгляды в нашу сторону, суетливые движения, уклончивые ответы. К тому

же на паруснике была установлена мощная радиостанция, слишком мощная для маленького судна. Мы были вынуждены конфисковать радиопередатчик, дабы обезопасить себя. Капитану парусника предложили немедленно покинуть бухту и вернуться в Таллин. Кажется, урок, преподанный нами незадачливому лейтенанту, пошел на пользу.

На следующий день в бухту пришел малый охотник для эскортирования лодки в Рохукюля. Случайно в разговоре с командиром дивизиона катеров я узнал, что в ночь на 2 июля его катера производили поиск подводной лодки противника как раз в том месте, где находилась Л-3. Мне стало ясно, что обнаруженный нами след от прошедшего корабля принадлежал одному из этих катеров. Катера искали подводную лодку, идя курсами ост-вест, а мы, производя зарядку, ходили курсами норд-зюйд и дважды обнаруживали след прошедшего корабля. Полагая, что это след немецкой подводной лодки, мы ложились на него курсом, надеясь обнаружить и атаковать врага. Командир дивизиона катеров также производил поиск в расчете найти и атаковать подводную лодку противника. Только по случайной встрече, которая могла оказаться роковой для обеих сторон, не произошла.

Придя в Рохукюля, мы получили указание командира Прибалтийской военно-морской базы идти в Палдиски. Для сопровождения были выделены два катерных тральщика и два малых охотника. Перед выходом нам сообщили обстановку: буй Хари-курк снят; в этом районе потоплена наша подводная лодка М-81 якобы лодкой противника, и надо ожидать, что она еще может быть там. В действительности оказалось, что буй стоит на месте, за него зацепились два наших торпедных катера, которые вели наблюдение за районом. В этом мы убедились сами.

У острова Осмуссар Л-3 снова встретила торпедные катера и обстреляла их. Как и в первый раз, катера оказались своими. Только благодаря тому, что вслед за нами шел гидрографический корабль «Норд», командир отряда катеров, опознавший его, за несколько секунд до залпа отменил атаку.

Л-3 было приказано идти в Палдиски, а базовому тральщику, вышедшему для встречи, — вести ее в Таллин. Придя в Таллин, мы узнали в Штабе флота, что,

маневрируя в течение трех суток перед входом в Соэловзйн, ходили по минному полю, выставленному нашими кораблями, и в подводном положении шесть раз задевали корпусом за минрепы.

Л-3 вместо того, чтобы потратить на переход от острова Сарема до Таллина одни сутки, шла целых семь. Это означает, что напряжение, испытываемое экипажем корабля, увеличилось тоже в семь раз. Не каждому дано выдержать такое. Только чудом в такой ситуации мы остались невредимы. Конечно, это были первые дни войны. Опыт пришел потом.

На подходах к Ирбенскому проливу со стороны Балтийского моря заняла свое место С-101 (командир — капитан-лейтенант Б. В. Иванов). На позиции в юго-западной части Рижского залива находились С-102, М-79, М-95 и М-96. Лодки часто обнаруживали вражеские конвои, насчитывающие в своем составе от 20 до 50 судов, но атаковать их не могли из-за малых глубин. Корабли, небольшие транспорты, баржи на буксирах «прижимались» как можно ближе к берегу и таким образом избегали атак наших лодок. Командир С-102, капитан III ранга Л. И. Городничий пошел на хитрость: обнаружив очередной конвой, шедший близко от берега курсом на Ригу, он увеличил ход лодки до полного, лег на курс атаки и как будто случайно подвсплыл, показав свою боевую рубку. Хитрость удалась: три миноносца буквально бросились на С-102. Один из них Городничему удалось атаковать и потопить, но и подводной лодке досталось: на нее было сброшено более 40 бомб за шесть часов преследования. Воспользовавшись тем, что охрана конвоя отвлеклась на преследование С-102, «малыш» (М-79) потопил баржу с боеприпасами. За время пребывания на позиции С-102 собрала ряд ценных сведений: был выявлен прибрежный фарватер, которым пользовался противник, в двух местах на берегу были обнаружены армейские палатки, в районе мыса Колка — минное заграждение противника. Все это показывает, сколь велики возможности подводной лодки в проведении разведки.

Характерно, что после случая с Городничим противник больше не реагировал на подобные хитрости и продолжал следовать своим курсом. Попытка штаба со-

единения подводных лодок навести С-102 на крейсер противника окончилась неудачно — радиограмму на лодке получили с опозданием на 12 часов. Весьма остро ощущался недостаток в надежных средствах связи, позволявших взаимодействовать с подводной лодкой, находящейся на глубине. На надежную связь приходилось рассчитывать только в ночное время, когда лодки, как правило, находились в надводном положении — заряжали свои аккумуляторные батареи.

Лодкам С-101 и С-102 больше не пришлось воевать на Балтике. Они перешли в Ленинград, откуда по Неве и через Беломорско-Балтийский канал были переведены на Северный флот.

В эти дни и на Л-3 был получен приказ подготовиться к переходу на Север, но ремонт задерживал нас.

25 августа в Таллин вернулась с моря подводная лодка С-4. Она была на позиции в районе Либава — Мемель. Первые дни лодка держалась у маяка Папензее, что севернее Либавы. Десятого днем командир С-4 капитан-лейтенант Д. С. Абросимов обнаружил танкер и транспорт, шедшие на юг под сильной охраной тральщиков, вспомогательных судов и катеров-охотников за подводными лодками. Абросимов решил атаковать противника, тем более что погода благоприятствовала: поднялся южный ветер, слегка штормило. Двумя торпедами вражеский танкер был потоплен, однако лодку стали преследовать катера охраны, жестоко бомбить. Глубины в этом районе незначительные, поэтому С-4, шедшая полным ходом, ударилась о грунт. Застопорили машины; лодка лежала теперь на глубине неподвижно. Через минуту за кормой раздалась три взрыва, затем еще три. Лодку подбросило, посыпались стекла плафонов, в некоторых местах вышло из строя освещение. Входные люки во время взрыва пружинили и пропускали большое количество воды. А наверху в это время тральщики и катера-охотники попеременно стопорили ход, выслушивая подводную лодку. На некоторое время все стихло, потом снова началось бомбометание, уже у самой лодки. Загремела якорная цепь корабля, слышна была работа какого-то механизма — лодку сторожили. Чтобы не создавать никаких шумов, по отсекам ходили в одних носках. Давление в лодке начало заметно по-

вышаться, очевидно, была нарушена магистраль воздуха высокого давления, дышать становилось все труднее. Томительно тянулись минуты, но вот послышалось, будто по грунту буксируют что-то звенящее, и тут же раздались четыре сильных взрыва. В центральном посту погас свет, но, к счастью, и на этот раз все остальное оказалось в порядке. Затем стали слышны шумы винтов над корпусом лодки и скользящие удары; казалось, что ставят стальную сеть. Лодка вздрагивала всем телом — опять четыре сильных взрыва по всей длине корпуса, многие потеряли сознание. Люди, падая на палубу, до крови разбивали голову, но тут же вскакивали, осматривали свои приборы и механизмы и с облегчением докладывали в центральный пост: в отсеке все в порядке. Это были самые желанные доклады.

Около полуночи все стихло. К чести командира и комиссара они сохраняли спокойствие и старались вселить в людей уверенность, что с наступлением полной темноты они всплывут и с боем уйдут. Люди приободрились: кто-то вопреки уставным правилам «забивал козла», кто-то оформлял очередной боевой листок.

— Эх, карикатуру бы вы нам нарисовали, товарищ лейтенант, — попросил старшина торпедистов Сергей Потапов помощника командира боевой части Д. Винника, — в нашу редколлегию поступил интересный материал о потоплении фашистского танкера, а вот изобразить это у меня, дежурного редактора, таланта не хватает.

После в Кронштадтском клубе береговой базы подводных лодок я видел этот боевой листок и с восхищением думал об оптимизме и силе воли подводников.

Дождавшись темноты, всплыли. Артиллерийский расчет был вооружен гранатами, пистолетами и винтовками, а командир взял себе единственный на лодке автомат. На случай гибели командира и артиллерийского расчета, вышедших наверх, и невозможности для лодки уйти от преследования было приказано взорвать погреб с боеприпасами. Когда С-4 всплыла, оказалось, что противника нет, у носа и кормы стоят буи с постоянным освещением, а у боевой рубки — большая деревянная крестовина, на ней шест с подвешенным электрофонарем. Вокруг лодки большое масляное пятно. На море

полный штиль, безоблачное небо, от ослепительно яркой луны к югу уходит вдаль светлая лунная дорожка. «Мавр сделал свое дело», считая, что подводная лодка мертва, и ушел на рассвете.

Дав полный ход, С-4 легла на курс в базу, но вскоре ее нос начал зарываться — результат повреждений от бомбежек носовых междубортных цистерн. Пришлось время от времени продувать их воздухом высокого давления. Дальнейшее пребывание лодки на позиции стало невозможным, и она вернулась в Таллин.

К этому времени 10-й корпус 8-й армии и моряки с кораблей Краснознаменного Балтийского флота при активной поддержке корабельной и береговой артиллерии вели тяжелые бои на подступах к столице Советской Эстонии. Бои шли в пяти-шести километрах от Таллина. По ходу событий стало ясно, что войска и флот в конечном итоге придется эвакуировать. Командование Северо-Западного направления разрешения на это не давало. Директиву начать отход получили только 27 августа — за день до эвакуации. Но что было, то было. В обстановке 1941 года, когда окруженные части, опасаясь незаслуженных обвинений в паникерстве и трусости, боялись проявить разумную инициативу, запоздалый приказ об отходе, безусловно, сыграл свою отрицательную роль. Но в данном случае надо отдать должное командующему КБФ адмиралу В. Ф. Трибуну: он взял на себя смелость и заранее начал скрытно от врага вести подготовку к отходу флота и армии с Таллинского плацдарма. Были подготовлены перевозочные средства — транспорты, продумано размещение и посадка армии и тыла на суда и выход их под охраной кораблей флота. Все это было сделано с минимальными потерями в условиях, когда противник буквально «сидел на плечах оборонявшихся».

Однако весьма досадно, что так же искусно подготовиться к прорыву флота в Кронштадт Штаб флота не смог.

На Военном совете, рассмотрев три варианта возможного пути отхода в Кронштадт, разработанных штабом, его начальник предложил: прорываться по среднему фарватеру. Основываясь на устаревших данных, он доложил, что по этому пути с начала войны прошло уже более 200 конвоев с незначительными потерями. К тому же путь этот самый короткий и безопасный в

навигационном отношении. Военный совет утвердил этот вариант, и на следующий день, 28 августа, корабли и суда, оставив Таллинский рейд, легли на курс в Кронштадт. Сто двадцать восемь боевых единиц и шестьдесят семь судов вытянулись в одну кильватерную колонну более чем на двадцать миль. Им предстоял путь в 180 миль, путь необычайно трудный и опасный из-за вражеских мин и авиации.

29 августа на Таллинский рейд вернулась с моря подводная лодка Щ-301. Ее командир капитан-лейтенант И. В. Грачев успешно действовал в районе Ландсортской впадины, потопив один товаро-пассажирский транспорт, а перед самым уходом с позиции — еще один транспорт. Прибыв на Таллинский рейд и убедившись, что флота там уже нет, Грачев решил идти в Кронштадт. В это время флот как раз был на переходе и подвергался сильным вражеским атакам с воздуха. Почти все корабли и суда вошли в самое крупное минное заграждение противника — миль двадцать по параллели и столько же по меридиану. Начались подрывы и гибель кораблей и транспортов. Уклоняясь от авиационных бомб маневром, они попадали на мины.

На меридиане Юминда подводная лодка Щ-301, идя в надводном положении, подорвалась на mine. Захлопнув рубочный люк, Грачев спустился с мостика на верхнюю палубу, прошел в кормовую часть к месту подрыва. Здесь он увидел загнутые кверху гребные винты. Шестой отсек был взорван, из кормовых торпедных аппаратов торчали торпеды, надстройка была разворочена. Через рваные дыры отсека на палубу вылезли два матроса. Однако лодка держалась на плаву. Вернувшись на мостик, Грачев открыл люк, спустился внутрь корабля. Вода поступала в центральный пост, дифферент на корму увеличивался, подводная лодка медленно погружалась.

Убедившись, что дальнейшая борьба за живучесть корабля бесполезна, командир приказал оставшимся в живых покинуть Щ-301. К этому времени подошел катер МО — «малый охотник» — и снял экипаж. Командир покинул подводную лодку последним, через две минуты она затонула. Катер принял 14 человек и уже через час передал их на проходивший мимо транспорт «Вирония». Однако через шесть часов этот транспорт подорвался на mine и затонул от ударов авиации. На этот раз из эки-

пажа Щ-301: уцелели двое: командир Грачев и матрос Силаев. Их подобрал катер и передал на транспорт «Казахстан», на борту которого находились 5 тысяч человек. На подходе к острову Вайндло при очередном налете фашистской авиации одна из бомб попала в мостик «Казахстана», вывела из строя рулевое управление и машину. На транспорте возник пожар. Самолеты продолжали атаки, сбрасывая бомбы и обстреливая из пулеметов судно и плававших в воде людей. Подоспевшие катера подбирали раненых и тонущих. Погибло более 300 человек, среди них и матрос Силаев. Капитан-лейтенанта Грачева ранило в ногу. Его подобрал катер МО, где командиром был бывший подводник Б. В. Иванов. Узнав о случившемся с Щ-301, Борис Владимирович решил высадить Грачева и полсотни других несчастных на остров Гогланд.

На полпути к острову катер снял с дрейфующей мины женщину с шестилетней девочкой. Молодая мать, толкавшая впереди себя эту страшную «коляску» — мину, наивно принимала ее за пустую бочку. В армейской каске, упершись руками в мину и работая ногами, женщина толкала эту «пороховую бочку» к видимой на горизонте цели — Гогланду. Спасенная уже на катере рассказала, что при появлении фашистских самолетов она мгновенно стаскивала с мины свое измученное дитя, и, спрятав между ног (в который раз!), погружалась с девочкой под мину. Вражеские самолеты охотились не только за судами, но и за беззащитными людьми, оказавшимися в воде после катастрофы.

Тем временем горящий транспорт «Казахстан» без руля и без хода, но под действием слабого норд-веста дрейфовал к острову Вайндло, куда и пристал вечером. Две с половиной тысячи солдат и офицеров сразу же высадились на берег и организовали оборону острова, пока «Казахстан» восстанавливал свою жизнеспособность. Вскоре он своим ходом пришел в Кронштадт и высадил людей на берег.

На переходе флота 29 августа 1941 года мы понесли значительные потери в кораблях и особенно в транспортных: из 67 потеряли 34 судна. Потери могли быть значительно больше, если бы командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц заранее не создал на о. Гогланд специальную группу кораблей прикрытия под командованием решительного и смелого капитана II ранга И. Г. Святова.

Корабли пришли на помощь гибнущим судам и людям. Из воды было спасено и доставлено на о. Гогланд (а потом и в Кронштадт) более 12 тысяч человек. Большая помощь была оказана транспортам «Казахстан» и «Урал».

Профессор, доктор исторических наук, капитан I ранга В. И. Ачкасов, спустя 30 лет проанализировавший причины наших потерь, пишет: «Следует обратить внимание на то обстоятельство, что противник широко применял неконтактные мины, для борьбы с которыми у флота не было ни кораблей, ни специальных тралов. Но и при этих условиях потери от мин могли быть менее значительными. Командование КБФ знало, что противник заградил минами район между островами Кери и Вайндло, но оно мало что сделало для определения границ минного поля и тем более — очищения его от мин, главным образом из-за нехватки тралящих сил и средств... Командование Балтийским флотом явно переоценивало опасность на переходе морем со стороны вражеских надводных и подводных сил... Переоценка угрозы надводных сил врага привела к отказу от использования северного фарватера, свободного от мин. Если бы были определены границы минного заграждения, то оказалось бы, что флоту достаточно наметить маршрут перехода всего на 7—10 миль севернее, чтобы резко уменьшить или совсем исключить потери от подрыва на минах, а угроза удара торпедных катеров, подводных лодок и береговых батарей от этого значительно не возросла бы» *.

Конечно, анализировать события 30-летней давности за письменным столом куда легче, чем принимать решения на мостике флагманского корабля. Однако следует отдать должное ученому, который, не смущаясь «авторитетностью» прежних решений, дал свою обоснованную и принципиальную оценку трагическим событиям Таллинского перехода. В этом сказался передовой, действительно творческий дух советской военной теории, объективность и научная глубина советской военно-исторической науки.

* Ачкасов В. И. Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград 1941—1944 гг. М., «Наука», 1973, с. 94—95.

Пока Л-3 готовилась к переходу на Север, фашистские войска 31 августа прорвались к левому берегу Невы в районе Невской Дубровки, и путь на Север был отрезан.

„На подступах к Ленинграду разыгрались ожесточенные бои. Корабли Краснознаменного Балтийского флота заняли огневые позиции у Кронштадта и на Неве. Они обрушили на голову врага тысячи тонн металла. Линкоры и крейсера, эсминцы и канонерские лодки своим огнем дезорганизовали боевые порядки фашистских войск, уничтожая танки, самоходные орудия, живую силу противника, взрывали его склады с боеприпасами, преграждая путь танковым колоннам.

Ленинградские корабли знают знаменитый «шатер» — крановое устройство над открытым эллингом одного из заводов. Здесь начальник артиллерии КБФ контр-адмирал И. И. Грен и организовал флотский корректировочный пост. Командиром поста был назначен капитан III ранга Николай Николаевич Ротин.

В начале сентября 1941 года он впервые поднялся по крутой и открытой лестнице на вершину «шатра». На большой высоте вдоль и поперек тянулись стальные балки метрового сечения, по которым совсем недавно двигались тележки неутомимых подъемных кранов. Вся конструкция держалась на нескольких могучих вертикальных стойках — пилонах.

Внизу протянулись к воде стапеля, на которых замерли недостроенные корабли, уже поврежденные вражескими снарядами. С «шатра» хорошо просматривался участок фронта от Пулковских высот до Нового Петергофа. Перед Ротиным открывалась панорама огромного поля битвы. В южном направлении расстилалась болотистая равнина от поселка Урицка. За Урицком от станции Лигово бежали прямые как стрелы железная и шоссейная дороги до Красного Села. Слева виднелись купола Пулковской обсерватории. Фашисты непрерывно бомбили Пулковские высоты, и черный дым поднимался высоко в небо. На горизонте, за Пулковом, блестела на солнце золотая маковка дворцовой церкви в Пушкине.

Справа, вдоль побережья Финского залива, утопали в зелени поселки Сосновая Поляна, Володарский, Стрельна и, наконец, Петергоф. Там враг сосредоточил

гарнизоны, поставил на огневые позиции тяжелые батареи, обстреливавшие Ленинград и Кронштадт. Во многих деревнях полыхали пожары. Гремела канонада. Ротиков видел в стереотрубу, как по дорогам от Красного Села в сторону фронта непрерывным потоком шли вражеские автофургоны, двигались колонны танков, артиллерийские батареи. На широком участке фронта многочисленными огневыми вспышками обнаруживали себя вражеские батареи.

Пост корректировал огонь кораблей Краснознаменного Балтийского флота. Боевые корабли — крейсер «Максим Горький», лидер «Ленинград», эсминцы «Стойкий», «Сметливый», «Свирепый» — стояли тогда в Торговом порту. Крейсер «Петропавловск» находился на огневой позиции буквально перед эллингом — у стенки Угольной гавани. Из своих восьмидюймовых орудий он бил по Урицку. Перед последним штурмом Ленинграда немецкое командование сосредоточило свой главный удар на этом направлении. Но артиллерия флота помогла сорвать планы врага.

Неподалеку от «Петропавловска» находился эсминец «Опытный». Из Морского канала вели огонь главным 12-дюймовым калибром линейные корабли «Марат» и «Октябрьская революция».

— Мы отчетливо видели в оптические приборы, — рассказывал вскоре после войны Николай Николаевич, — как корабельная артиллерия сметала колонны противника, спускавшиеся по дорогам Красносельского холма по направлению к Урицку, Стрельне и Петергофу, как она подавляла одну вражескую тяжелую батарею за другой.

Пост на «шатре» нес службу круглосуточно. Наблюдение велось за участком фронта от Пулкова до Нового Петергофа. Обнаружив батарею или передвижение войск противника, Ротиков начинал корректировать стрельбу.

В конце сентября на ближних подступах к Ленинграду фашисты были вынуждены перейти к обороне. Много неприятностей доставлял тогда городу вражеский аэростат наблюдения, с подъемом которого на высоту 600—700 метров батареи противника обычно открывали огонь по нашим позициям. Поднимали аэростат с полевого аэродрома, расположенного западнее станции Красное Село. На этом аэродроме базировались истребители, он надежно охранялся зенитной артиллерией. Не-

однократные попытки наших летчиков уничтожить аэростат в воздухе не дали результатов.

— Несколько дней, — говорил Ротин, — мы наблюдали за аэростатом, который часто взмывал в небо и спускался на землю — всего на несколько минут, очевидно, для смены наблюдателей. Вечером он быстро скрывался за холмом. Пятого октября выдался ясный день. Фашисты подняли аэростат и начали обстрелы наших позиций севернее Урицка. Мы обнаружили батарею противника и получили приказание подавить ее. Для стрельбы был назначен эсминец «Сметливый», стоявший у стенки Канонерского завода. Когда аэростат начал снижаться, мы дали на эсминец подготовленные координаты цели. Серебристый баллон аэростата был хорошо виден. «Сметливый» открыл огонь. Первый снаряд. Потянулись томительные секунды. Неужели аэростат сейчас поднимется в воздух и мы его не накроем? Разрыв. Аэростат закачался. Поправка. Снова стреляет миноносец. После третьего или четвертого разрыва аэростат загорелся. Морские артиллеристы продемонстрировали высокое мастерство.

Враг был хорошо осведомлен о наблюдательном пункте. Бывало, артиллерийская дуэль шла только из-за этого «шатра». Снаряды со звоном и грохотом взрывались в металлических переплетах конструкции. Однажды утром три бомбардировщика почти на бреющем полете атаковали эллинг. Одна бомба попала непосредственно в его верхнюю часть и разорвала стальные балки в радиусе десяти-пятнадцати метров. Эллинг закачался, но устоял. Устояли и люди. В этот день, 9 августа 1942 года, по радио было объявлено о событии огромной важности в культурной жизни осажденного Ленинграда: симфонический оркестр Радиокомитета впервые исполнял Седьмую симфонию Дмитрия Шостаковича — нашего выдающегося земляка.

— «Партитура» нашей совместно с армейскими артиллеристами огненной «симфонии», — вспоминал Николай Ротин, — была разработана до мельчайших деталей. Подготовку операции «Шквал» флотские артиллеристы контр-адмирала И. И. Грена начали более чем за месяц до исполнения Седьмой симфонии. Корректировочные посты уточняли координаты гитлеровских батарей, стрелявших по городу и фронту. Были развернуты дополнительные корректировочные посты на подъемных кранах Лесной и Угольной гаваней, Торгового пор-

ее

та и на одной из труб Кировского завода. На карты были нанесены не только батареи противника, но и его наблюдательные пункты, узлы связи, штабы. Ведь мало обрушить огонь на орудия врага. Надо было «ослепить» фашистскую артиллерию, накрыв ее наблюдательные пункты, повредив связь, нарушить управление огнем. «Оркестр» наш состоял из многих дальнбойных орудий, выделенных для ведения контрбатарейной борьбы. «Басовую» группу «оркестра» представляли орудия главного калибра линкоров «Марат», «Октябрьская революция» и крейсера «Киров». Подобно тому, как перед оркестрантами Ленинградского радиокомитета лежали на пюпитрах расписанные из партитуры ноты, так и у нас тщательно отработанные планы-таблицы огня были доведены до каждого орудия...

Операция «Шквал» прошла успешно. Приказ командующего Ленинградским фронтом генерал-полковника Л. А. Говорова — не дать вражеской артиллерии прервать исполнение Седьмой симфонии — был выполнен.

Корректировочный пост над заливом, где нес суровую службу Николай Ротинов, — лишь небольшая страничка славной боевой летописи флота, и прежде всего больших надводных кораблей, вооруженных мощной артиллерией.

Поддержанные артиллерией фортов и береговых батарей Кронштадта, наши войска не позволили немцам выйти к заливу в районе Ораниенбаума. Южный берег залива от Старого Петергофа и далее на запад до реки Воронки в Копорской губе (около 60 километров по берегу залива и 20—25 километров в глубину) прочно удерживался советскими войсками до окончательного разгрома врага под Ленинградом.

Пятого сентября, закончив ремонт, Л-3 перешла в Кронштадт.

Переход из Ленинграда в крепость приходилось совершать только ночью, так как Морской канал был пристрелян вражеской артиллерией. В Кронштадте Л-3, как и все другие подводные лодки, на день ложилась на грунт.

Эти дни были для нас самыми трудными за все годы войны. Положение на фронтах и в городе было тяжелым. Если бы врагу удалось ворваться в Ленинград, корабли флота по указанию Ставки Верховного главно-

командования следовало взорвать. Все подводные лодки приняли в свои отсеки по две-три глубинные бомбы и легли вокруг Кронштадта на грунт. Сознание страшной опасности, нависшей над городом, над флотом, над собственным кораблем, не дает сомкнуть глаз. Лежим на грунте — ■ «в указанной точке», вахту несем по-якорному. Кажется, что напряжение висит в воздухе.

Вот уже несколько дней фашистские бомбардировщики пытаются уничтожить наши линейные корабли и крейсера. Они очень мешают врагу, их крупнокалиберная артиллерия легко достает скопления фашистских войск на подступах к Ленинграду. Двенадцатидюймовые снаряды старого — еще царского флота — линкора, переименованного в «Марат», бьют по танковым соединениям в районе Красное Село — Ропша, а артиллерия новейшего крейсера «Киров» достает врага еще дальше. При водоизмещении 9 тысяч тонн «Киров» нес три трехорудийные башни 180-миллиметрового калибра, восемь «соток», шестнадцать зенитных автоматов и два трехтрубных торпедных аппарата. Большая огневая мощь крейсера сочеталась с отличными ходовыми и маневренными качествами, хорошей живучестью и надежным бронированием. Две турбины мощностью 110 тысяч лошадиных сил обеспечивали крейсеру скорость полного хода 35 узлов.

«Киров» стал родоначальником целого семейства советских крейсеров.

Л-3 лежит на грунте, глубина всего десять метров, все слышно. Вот началась артиллерийская канонада, вот загрохотали зенитки, вот сбитый фашистский бомбардировщик врезался в воду где-то недалеко от лодки. Грохот сильнее, чем при взрывах глубинных бомб.

Каждый налет на Кронштадт фашистскому командованию обходится недешево. Объятые пламенем, «юнкеры» то и дело падают в залив.

Кронштадт оцетинился стволами крепостных и корабельных пушек. Он верен своему девизу: «Оборону флота и сего места держать до последней силы».

Зенитный огонь береговых батарей и кораблей заставляет фашистских летчиков все чаще и чаще сбрасывать бомбы, не доходя до Кронштадта, и они нередко падают рядом с Л-3. Осколки зенитных снарядов со звоном ударяются о поверхность воды.

Лежать на грунте в такое время невыносимо тяжело — обидно!

К счастью, Л-3 скоро вызвали в Кронштадт. Значительная часть подводных лодок уже была в Купеческой гавани у пирсов. Кто принимал топливо, кто — продукты. По лицам людей было видно, с какой радостью они это делали. Все понимали, что идет подготовка к выходу в море — топить вражеские корабли.

Темп жизни в те дни был невероятен. На совещании у комбрига Н. П. Египко утром 23 сентября командиры подводных лодок доложили о готовности своих кораблей к выходу в море и все, как один, попросили убрать из отсеков глубинные бомбы.

Не успели обсудить все наболевшие вопросы, как начался воздушный налет. В минуту все разбежались по своим кораблям. Со стороны Ораниенбаума шла первая волна фашистских бомбардировщиков — без какого-либо охранения истребителями: враг знал, что Кронштадт истребительной авиацией почти не располагает, она была отдана Ленинграду.

Не дойдя одного-двух километров до гавани, бомбардировщики сбросили свой смертоносный груз в воду и развернулись на обратный курс. В это время вторая волна «юнкерсов» прорвалась со стороны Лисьего Носа и атаковала наши корабли с севера. 1000-килограммовая бомба попала в носовую часть линкора «Марат». Сплошной огонь охватил корабль в несколько секунд. Вслед за этим — оглушительные взрывы, один, второй. Огромные клубы дыма и огня окутали носовую часть линкора, снова два взрыва. Отчетливо видно, как массивная металлическая фок-мачта со всеми надстройками, мостиками и площадками, сплошь заполненными фигурами в белых матросских робах и синих командирских кителях, медленно отделяется от линкора и, на лету разваливаясь, с грохотом падает в воду. Полностью исчезла носовая часть корабля, а с ней и орудийная башня с тремя 12-дюймовыми орудиями.

Вода вокруг «Марата», кажется, кипит от раскаленной массы металла, брошенного в гавань. Сотни голов видны на воде, покрытой соляром и щепой. Страшная картина. Санитарные машины с воем сирен спешат на пирс. Шлюпки, катера и буксиры уже поднимают людей из воды.

Л-3 стояла недалеко от «Марата» и совсем рядом с минным заградителем «Марти». Командир этого корабля капитан I ранга Н. И. Мещерский, чтобы обмануть фашистских летчиков, имитировал пожар на верхней палу-

бе с помощью нескольких дымовых шашек. Возможно, эта хитрость спасла не только минный заградитель, но и многие другие корабли, стоявшие у береговой стенки.

Линейный корабль «Октябрьская революция», находившийся на малом рейде, успешно отбил атаки фашистских бомбардировщиков, снялся с якоря и благополучно дошел до Ленинграда.

Слева от Л-3, на берегу, — красивое четырехэтажное здание штаба флота. В бинокль видно: на одном из его балконов стоит одинокая фигура с обнаженной головой. Это командующий флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц. Что чувствовал он в эти драматические минуты?

Нас с Бакановым вызвали на Военный совет флота. В светлой приемной уже сидели С. П. Лисин и В. С. Гусев — командир и комиссар С-7. Вслед за ними появился И. Я. Браун — командир С-8. Затем прибыл командир дивизиона капитан II ранга А. В. Трипольский. Пытаемся разузнать друг у друга, зачем нас вызвали, однако никто не может сказать ничего достоверного. Говорим о последствиях налета вражеских бомбардировщиков, о причиненном ущербе, о потерях противника. За дверью, ведущей из приемной в кабинет командующего, слышны отдельные фразы телефонного разговора. По-видимому, командующий говорит со Смольным:

— Двести семьдесят бомбардировщиков, сбито четырнадцать...

Когда все были в сборе, адъютант пригласил нас пройти в кабинет командующего. Кроме Трибуца, мы застали здесь члена Военного совета флота Н. К. Смирнова и начальника политуправления флота В. А. Лебедева.

Когда-то в этом кабинете, за этим же красивым, черного дерева письменным столом, покрытым зеленым сукном, сидел вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Это он облюбовал себе роскошное помещение с балконом и видом на Большой и Малый рейды, где в то время стояли на якорях крейсера и броненосцы — гроза морей.

Сейчас из кабинета был виден последний представитель той эпохи — броненосец «Петр Великий». Без оружейных башен стоял он у запасной стенки Купеческой гавани и в описываемое время использовался как жилье для команд рейдовых катеров.

Наш командующий В. Ф. Трибуц был далек от того, чтобы любоваться флотом через окно своего кабинета,

но принимал он нас не на командном пункте под землей, в надежных железобетонных укрытиях, а именно здесь, в старинном кабинете. Личное мужество комфлота неизменно вселяло бодрость и вызывало уважение.

Здороваясь с каждым за руку, командующий как бы передавал нас по эстафете дивизионному комиссару Н. К. Смирнову, а тот — дивизионному комиссару В. А. Лебедеву.

— Не будем терять времени, — сказал Трибуц и, обращаясь к Египко, спросил: — Ваши люди знают, зачем мы их вызвали?

— Никак нет, товарищ адмирал, — ответил Египко.

— Вот те на! Как же так? Зачем вы тогда сюда пришли? — уже повысив голос, спросил комфлота.

— Помешала воздушная тревога, я не успел объявить на совещании, — оправдывался Николай Павлович.

— Ладно, Военный совет проводить будем, — уже успокоившись, сказал Трибуц.

Обращаясь к нам, комфлота продолжал:

— Ваш командир бригады предложил вариант перехода некоторых подводных лодок с Балтики на Северный флот через Атлантику. Мы хотели бы послушать, что скажете вы. Я доложил в Ставку Верховного главнокомандования — план в основе одобрен.

— Нельзя ли узнать, какова обстановка на Балтийском море и особенно в проливной зоне? — спросил Сергей Прокофьевич Лисин.

— На этот вопрос, товарищ Лисин, ответит капитан первого ранга Пилиповский. — И адмирал Трибуц указал на начальника оперативного отдела, в это время вошедшего в кабинет.

Пройдя к столу, он развернул рулон карт, склонился над ними и, не успев еще отдышаться, начал:

— Обстановка на сухопутном фронте...

— Не надо, Григорий Ефимович, — перебил Пилиповского комфлота, — давайте обстановку по флоту.

Мы все, командиры и комиссары, притихли, слушали, боясь пропустить что-либо важное. Следим за рукой докладчика. Он медленно ведет указку по карте Финского залива, но мы и без него знаем, что оба берега в руках противника. Он переходит к Балтийскому морю, затем к проливной зоне — выходу из Балтийского моря. Это место на карте у Пилиповского закрашено темно-синим цветом (карта была, как говорят на флоте, «приподнята» операторами, темный цвет на ней обозначал неболь-

шие глубины). Только местами, в проливах Большой и Малый Бельт и Зунд, есть узенькие белые полосы — это глубины больше 20 метров. Глубины в судоходной части изменяются от 7 до 80 метров, в Большом Бельте — от 12 до 55 метров. Все эти три пролива — оба Бельта и Зунд — очень узкие, между островами в них курсирует даже железнодорожный паром. Однако самый узкий из них Малый Бельт, он имеет минимальную ширину 660 метров. Через него переброшен мост, соединяющий полуостров Ютландия с островом Фюн. Большой Бельт, как ему и положено по названию, шире Малого почти в 2,5 раза.

...Но вот доклад Пилиповского закончен.

— О чем вы задумались? — обратился ко мне комфлота. — Я спрашиваю вас потому, что мы решили послать Л-3 после С-8. Первым на С-7 пойдет товарищ Лисин.

— Я считаю, товарищ командующий, что вероятность успеха операции небольшая, но лучше идти на риск, чем лежать на грунте у Кронштадта с глубинными бомбами в отсеках и ждать рокового сигнала...

— Вопрос о бомбах решен. Убрать их немедленно, — сказал комфлота, повернувшись к Египко.

— А как смотрит на операцию перехода в Атлантику комиссар? — спросил у Баканова Смирнов.

— Я согласен с командиром, — ответил комиссар.

— Александр Владимирович, — обратился Трибуц к Трипольскому, — ваше мнение? Кстати, вы пойдете на С-8, ваш командир не имеет еще достаточного практического опыта. Вам придется помочь ему. А вы, Илья Яковлевич, — обратился Трибуц к командиру С-8 капитан-лейтенанту Брауну, — не обижайтесь, прорыв — дело исключительно трудное и опасное, и надо свести риск до минимума.

Всем было ясно, что у подводной лодки, которая пойдет первой, шансов на прорыв больше. Когда через два дня пойдет С-8, шансов станет меньше. А к тому времени, когда отправится Л-3, обмануть бдительного противника будет еще сложнее.

Решение командования о прорыве лодок на Север пришлось по душе всем. Нам хотелось как можно скорее приступить к его выполнению, несмотря на то, что дело предстояло очень трудное и опасное: все выходы из Балтийского моря надежно контролировались противником.

— Продумайте все до мелочей, — напутствовал нас

Трибуц. — Доведите план похода до командного состава. Весь личный состав информируйте о задании после выхода из гавани. И не забудьте, товарищи командиры, что соленость Атлантики почти в три раза больше, чем на Балтике, при расчете нагрузки корабля это даст несколько десятков тонн положительной плавучести.

Последнее замечание комфлота окончательно покорило нас знанием дела до мелочей, умением обратить наше внимание на все, что может играть решающую роль.

— Комфлота у нас что надо, — услышал я слова Лисина.

Так думали мы все.

Между тем фашистское командование не оставляло надежд штурмом взять Ленинград. Стало известно, что из Киля вышла и направилась к Финскому заливу эскадра противника в составе линейного корабля «Тирпид», нескольких крейсеров и эскадренных миноносцев. Однако твердыня на Неве стояла как скала. Так и не дождавшись падения Ленинграда, фашистские корабли ушли в свои базы. В связи с тем что обстановка стабилизировалась, наш прорыв в Атлантику был отменен, и перед подводными лодками была поставлена новая задача: не допустить фашистскую эскадру за меридиан острова Гогланд. 30 сентября лодки заняли свои позиции.

Район, в котором находилась Л-3, на карте был разбит на несколько квадратов, обведенных красной тушью, — позиции наших подводных лодок. Квадраты, помеченные черной тушью, обозначали минные поля — немецкие, финские и наши. Их было гораздо больше, чем красных, — всюду мины, мины, мины. Проходы между минными полями охранялись подводными лодками.

Изо дня в день Л-3 охраняла порученный участок к северу от острова Гогланд. Осенью здесь редко бывает хорошая погода. Почти непрерывно штормило. Все катера противолодочной обороны противника укрылись в гаванях и бухтах.

Наступило 30 октября. Ровно месяц, как Л-3 на позиции. Получен приказ возвратиться в Кронштадт: стало известно, что гитлеровцы не решились прорываться кораблями на восток и их эскадра повернула обратно в Германию.

Чтобы провести авральные работы, подводная лодка пришла на рейд в бухту Сууркюля острова Гогланд. Личный состав занялся приборкой; надо было позабо-

титься и о внешнем виде моряков — помыться, побриться...

Вечером Л-3 сменила место якорной стоянки и для большей безопасности перешла с внешнего рейда на внутренний. С открытой части бухты подводную лодку прикрывали три сторожевых корабля, стоявшие на якоре. Кроме того, на острове Гогланд были береговые батареи, в том числе противокатерные. Были приняты все меры предосторожности, чтобы не повторился случай, который произошел 1 октября, когда Л-3 стояла у острова Гогланд перед выходом на позицию.

Директива командующего флотом обязывала коменданта островного района все вопросы обеспечения стоянки кораблей в бухте Сууркюля на период операции согласовывать со старшим командиром группы подводных лодок — командиром Л-3. Случилось так, что комендант острова разрешил выход из бухты двум торпедным катерам для минных постановок в финских шхерах. На запрос старшего командира, куда ушли катера и вернутся ли они обратно, комендант не счел нужным ответить.

Было около девяти часов вечера. Офицеры Л-3 собрались в кают-компанию, пили чай. Инженер-механик Крастелев и штурман Петров играли в шахматы, помощник командира лодки Коновалов сидел над вахтенным журналом.

Внезапно из центрального поста прозвучал тревожный сигнал: «Командиру просьба выйти наверх!»

Выскочив на мостик, я услышал доклад вахтенного офицера Дубинского:

— Товарищ командир! Сюда идут два торпедных катера, на запрос не отвечают...

— Огонь! — скомандовал я Земину и Ткаченко, стоявшим у изготовленного к стрельбе орудия.

Раздался выстрел. Открыли огонь и сторожевые корабли.

А катера проходили уже между нашими сторожевыми кораблями на расстоянии не более 300 метров от Л-3.

Катера поспешно выпустили торпеды, развернулись на обратный курс и на полном ходу скрылись в темноте. Все это произошло в считанные секунды. Вражеские торпеды стремительно приближались к подводной лодке. Было хорошо видно, как одна из них прошла в двух-трех метрах от носа Л-3 и взорвалась, ударившись о камни недалеко от берега. Другая торпеда, которая шла

точно на рубку, к счастью, задела за каменистый грунт в 20 метрах от лодки. Огромный столб воды обрушился на мостик лодки. Коновалов с Бакановым, спешившие вверх по трапу, были сбиты вниз напором воды, устремившейся через открытый рубочный люк в центральный пост. Третья торпеда, едва не задев корму лодки, так же, как вторая, взорвалась недалеко от борта Л-3. Пострадали минные трубы со всей их аппаратурой. Но торпедные аппараты — главное оружие в предстоящей операции — были исправны, и командование разрешило нам выйти на позицию. Спасло Л-3 то, что она вовремя сменила стоянку, перейдя на мелкое место.

На следующий день, как сообщили нам позже из разведотдела флота, финское радио объявило: «Наши торпедные катера атаковали и потопили у острова Гогланд большую марксистскую подводную лодку. Наша сторона потерь не имеет». Только после войны стало известно, что первый же снаряд, выпущенный Л-3, угодил в машинное отделение торпеды атаковавшего катера. В результате четвертая торпеда не была выпущена, осколком снаряда был смертельно ранен командир катера.

...И вот настал день, когда Л-3 покинула угрюмый и негостеприимный Гогланд. Наша стоянка в Кронштадте была непродолжительной. Повреждения минных труб от близких взрывов торпед оказались серьезными, и нам снова предстоял ремонт на заводе.

Переход кораблей из Кронштадта в Ленинград в то суровое время был сложной операцией, которая проводилась в основном ночью. Нередко и ночь оказывалась плохим союзником. Гитлеровцы освещали фарватер, проходивший недалеко от занятого ими берега, прожекторами, ракетами, специальными снарядами. Выбрасываемые на парашютах осветительные устройства помогали противнику обнаруживать корабли. Вражеская артиллерия открывала огонь. В бой вступали артиллерия флота и выделенные для защиты кораблей батареи Ленинградского фронта. Иногда эта артиллерийская дуэль продолжалась минут сорок. Под обстрелом врага из района Стрельна — Петергоф Л-3 удачно проскочила в ворота Морского канала.

На Неве уже стоял лед. Пробриться без помощи ледокола хотя бы к мосту Лейтенанта Шмидта нам не удалось. Л-3, зажатая льдом, вынуждена была стать на якорь чуть выше Горного института. Начался артиллерийский обстрел. Где-то на Выборгской стороне был ви-

ден пожар. Совсем рядом — на Васильевском острове — со страшным грохотом рвались снаряды крупного калибра.

Все это омрачало радость удачного перехода.

Вечер был темный и морозный. Сыпала ледяная крупа, ветер крутил ее так, что — куда ни повернись — отовсюду она била по лицу, холодная и колючая.

В небе скрестилось несколько лучей прожекторов, поймавших вражеский самолет-разведчик. Стучали зенитки. Город жил фронтовой жизнью. Кругом была полная темнота, нарушаемая лишь электрическими вспышками в контактном устройстве трамваев.

Стол в кают-компании был накрыт по-праздничному. Матрос Ермолаев в чистом, белом халате разливал по стаканам ароматное какао. Надоевшая сухая колбаса была заменена икрой. Никому и в голову не приходило, что в это время в городе уже начался голод.

Доктор Булыгин со своим помощником по питанию матросом Поляковым принесли на стол всякой снеди. Все вместе — еда, тепло, свет, хороший концерт по радио, присутствие рядом испытанных в боевых походах товарищей, готовых на любые испытания ради общего дела, — все это наполняло наши сердца радостью.

Приятно было думать, что завтра весь экипаж перейдет с подводной лодки на плавбазу «Иртыш», где в тепле и уюте сможет по-человечески отдохнуть, вымыться и отогреться.

С подволока прямо за воротник упали капли ледяной воды; я вздрогнул, сидевшие за столом засмеялись.

На холодном стальном корпусе подлодки все чаще и чаще появлялись прозрачные капельки воды — результат конденсации влаги внутри корабля, или, как на лодке принято говорить, отпотевания. Это самая сложная на лодках проблема — проблема избыточной влажности. Количество влаги в отсеках столь велико, что она капает с потолка, стекает по корпусу в трюм, вызывает коррозию и порчу механизмов, нарушает изоляцию электросистем.

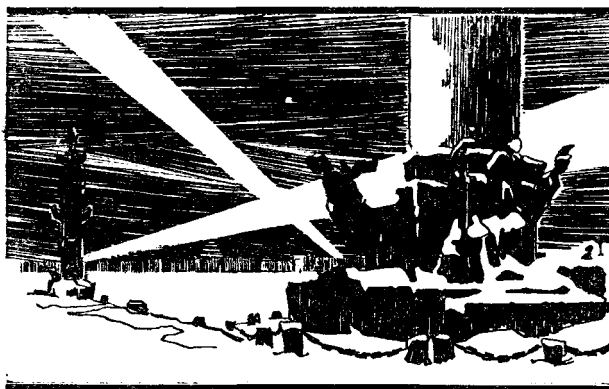
Четыре с лишним месяца походов в постоянном ожидании схватки с противником, жизни со всеми «домашними» бедами, такими, как отпотевание, кислородное голодание, ограниченное количество пресной воды, — все это давало нам право на маленький пир. Впереди нас ожидали напряженные дни срочного ремонта. Потом — Кронштадт и снова море.

В новый поход предстояло идти в юго-западную часть Балтики — за остров Борнхольм. Пока что в эти места командование направило подводную лодку Л-2. Она была принята после ремонта в день нашего возвращения в Ленинград. Экипаж ее давно рвался в море — почти полгода войны на Балтике прошло без них. С завистью и с чувством гордости за своих друзей провожали Л-2 матросы, старшины и командиры подводной лодки Л-1, находившейся еще в ремонте.

Из-за наступления ранней зимы — в начале декабря — выход подводных лодок в море был прекращен. Началась первая блокадная зима.



ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ



В БЛОКАДЕ

Январь 1942 года. На улицах города словно окочене-
ли бездействующие трамваи, наполовину занесенные сне-
гом. Изредка попадаются оставленные неизвестно кем
легковые машины: бензина нет, горючее, как и продо-
вольствие, в ограниченном количестве доставляют по
Дороге жизни — через Ладожское озеро.

Завьюженные улицы. Обледенелые дома. Фасады —
глухие, с зашторенными, заколоченными фанерой
окнами.

Строгая светомаскировка. Не определить, за каким
окном мерцает еще фитилек коптилки. Блокадная коп-
тилка... негасимый огонек! При свете коптилки умираю-
щие от голода люди пишут дневники, предсмертные
письма. Поэты пишут стихи, композиторы — боевые пес-
ни! Так писалась и Седьмая, Ленинградская, симфония,
на Большой Пушкарской, при свете чадающего фитилька в
блюдце, поставленном на рояль...

Наша лодка вмерзла в лед у борта плавбазы
«Иртыш». Напротив Летний сад. Матросы орудуют
там лопатами, расчищают снег в поисках листьев. На-
брав несколько мешков, несут их на табачную фабрику
имени Урицкого, где это «ассорти» обрабатывают никоти-

ном и делают махорку, которую курильщики называют «Сказки Летнего сада».

В невероятно тяжелых условиях блокады наша подводная лодка ремонтируется. Экипаж трудится самоотверженно, но рабочих рук мало.

Для ремонта механизмов подводных лодок отводилось по два дня в неделю. Остальное время уходило на стрелковую подготовку. Был создан морской батальон подводников четырехротного состава. Экипажи двух-трех лодок составляли одну роту. Батальону отводился участок обороны Ленинграда по набережной Невы — от Фонтанки, Летнего дворца Петра Первого до Кировского моста...

Обстановка на фронтах была сложная. В результате зимнего контрнаступления Советская Армия разгромила главную группировку противника, нацеленную на Москву. Однако гитлеровцы все еще сохраняли большую наступательную силу. Обстановка на Балтийском театре была не в нашу пользу.

В конце марта 1942 года нами были оставлены острова Гогланд и Большой Тютерс. Это лишило Краснознаменный Балтийский флот очень важных опорных пунктов в Финском заливе. В начале апреля немцы начали производить массовые налеты авиации на корабли, базировавшиеся на Ленинград. Предполагалось, что с началом летней кампании противник попытается заблокировать наш флот в базах восточной части Финского залива, захватить укрепления островов Лавенсари, Пенисари, Сескар, поставить мины в Невской губе и других частях Финского залива, а может быть, даже попытается высадить десанты в Кронштадте и в районе Ленинграда.

В начале мая противник усилил морские перевозки резервов и материального снабжения войск в Финляндию — в район портов Турку, Ханко и Хельсинки.

К этому времени было выявлено, что западные пути сообщения противника проходили из портов Германии вдоль побережья Швеции в Ботнический залив и порты Финляндии, восточные пути шли вдоль южного и восточного побережий Балтийского моря в порты Прибалтики и Финского залива.

Движение конвоев и одиночных транспортов происходило при слабом охранении, а зачастую и без него. Минная опасность была для лодок по-прежнему главной.

Противник продолжал усиленно минировать Финский

залив, особенно Гогландский рубеж и фарватеры — Кронштадт—Лавенсари, используя для этой цели малые корабли, катера и авиацию, развернул на восточном и западном Готландских плесах свои подводные лодки, на островах, северном и южном побережьях Финского залива установил артиллерийские батареи.

В такой обстановке нашим подводникам была поставлена задача: самостоятельно форсировать Финский залив от острова Готланд до устья залива в подводном положении; по выходе в Балтийское море вести борьбу на морских коммуникациях противника и у его военно-морских баз; подводным лодкам типа М вести боевые действия в Финском заливе — в районах острова Готланд, Таллин—Хельсинки.

Непосредственная подготовка к выходу лодок в море началась в первых числах мая. Как только Нева очистилась ото льда, подводные лодки приступили к отработке боевых задач. Для тренировки в срочном погружении и покладке на грунт на Неве были найдены глубины в 20—22 метра.

Боевой подготовкой занимались в крайне трудных условиях. Из района Невской Дубровки противник пускал вниз по течению плавающие мины. Специальные подрывные партии успешно вылавливали их, но кораблям приходилось считаться с этой опасностью. Трудности таких тренировок усугублялись еще и дистрофией — истощением экипажей кораблей. И все же, несмотря на это, с ноября 1941 по февраль 1942 года рацион в частях и на кораблях был сокращен с 3500 калорий до 2500, а в тыловых частях, где числились и мы, — до 1600 калорий. Особенно страдали солдаты и матросы от недостатка табака.

Самыми тяжелыми днями для блокадного города стали январские и февральские дни. Часто, передвигаясь по улице, ослабевший человек падал и больше не поднимался.

В начале мая для выхода в море была намечена первая группа подводных лодок, но подготовка их задерживалась заводами, изготавливавшими для них минные ограждения. Эти устройства отводили антенные мины от борта. Конструкция их оказалась неудачной, и после первых же выходов лодок к острову Лавенсари отводы эти ломались. Командиры оставляли их на острове и далее следовали уже без этого громоздкого сооружения.

За несколько дней до выхода в море на Л-3 неожиданно появился писатель Александр Зонин.

— Адмирал Трибун разрешил мне идти с вами в боевой поход, — сказал он. — Я готов выполнять любые ваши поручения.

— Боевой корабль, и особенно подводная лодка, не рассчитан на выполнение поручений случайными людьми, — возразил я.

— На любом корабле есть нужда в рабочем по камбузу, прошу меня на эту должность и назначить, — не унимался Зонин.

Как опытный политработник и писатель, Александр Ильич был для нас просто находкой. Экипаж Л-3 принял Зонина тепло и радушно. Он быстро завоевал авторитет в каждом отсеке лодки. Все к нему тянулось, как к давно знакомому человеку. Надо сказать, что Зонин пришел на подплав весной сорок второго. Политработник, прошедший суровую школу гражданской войны, за героизм и мужество во время подавления Кронштадтского мятежа Зонин был награжден орденом Красного Знамени.

Мне часто приходилось задумываться над тем, какие качества ценит матрос в своем командире, а ведь офицер в корабельных условиях, особенно на подводных лодках, виден насквозь. Скажу откровенно: ответ, подтверждающий мое мнение, я нашел у Зонина в его романе «Морское братство». Это прежде всего человечность, интеллигентность командира, качества эти неразделимы.

В таких книгах Зонина, как «Жизнь адмирала Нахимова», «Морское братство», «Воспитание моряка», «Свет на борту», нет проблем «морских» — есть проблемы человеческие. Море, корабли дают автору возможность рассказать о новом человеке, заразить читателя любовью к людям, страстью к борьбе, к морю. Недаром флотская молодежь с увлечением читает его книги. Морская жизнь написана Зониным изумительно правдиво.

...Итак, для предварительной разведки в Финский залив были посланы две подводные лодки: М-97 и Щ-304. 27 мая они перешли из Ленинграда в Кронштадт. Переход был совершен в сложных условиях, так как зимой противник из Стрельны и Петергофа, проделав проруби во льду, поставил, мины на фарватере. Когда же Финский залив очистился ото льда, самолеты почти каж-

дую ночь стали производить налеты на Кронштадт и его форты, ставя по 20—30, а иногда и 40 магнитных мин. Из них, как правило, взрывалось при постановке до 40 процентов, но все же наши тральщики ежедневно уничтожали по 10—15 мин. К весне немцы подвезли в Стрельну свои катера, поэтому каждый выход подводных лодок соответственно обеспечивался нашими бронекатерами.

Одновременно с М-97 и Щ-304 вышла в Балтийское море Щ-317, 10 июня — Щ-320. 11-го для смены М-97 вышла М-95, а в южную часть Балтийского моря должна была идти Щ-405, но уже на переходе Кронштадт — Лавенсари лодка погибла.

Обстоятельства ее гибели остались неизвестными, но, судя по найденным трупам командира капитан-лейтенанта Грачева (тот самый, бывший командир Щ-301, ранее уже дважды тонувший), его помощника и сигнальщика, одетых в капковые бушлаты * и выброшенных волной на остров Сескар, можно предполагать, что командир Щ-405 нарушил указания «Инструкции на переход», шел в надводном положении и либо стал жертвой мины, либо был атакован финскими торпедными катерами, которые часто «охотились» по ночам в этих районах. Это была первая лодка, погибшая в 1942 году, хотя белофинны в это время кричали по радио, что их «доблестные летчики потопили 18 марксистских подводных лодок в Финском заливе».

В связи с тем что наши части в марте были вынуждены оставить остров Гогланд, подводным лодкам пришлось базироваться на Лавенсари. Теперь Гогланд стоял на пути их следования, преграждая выход в море. Здесь противник приступил к оборудованию своего первого противолодочного рубежа.

С 18 июня на Гогландском оборонительном рубеже находилась подводная лодка М-95. Командиру лодки А. Мыльникову ставилась задача: выйти на западный Гогландский плес, вести разведку противолодочного рубежа и топить вражеские корабли.

В тяжелых условиях действовал в районе Хельсинки командир Щ-304 Я. Афанасьев. Заняв позицию, он уже на следующий день трехторпедным залпом потопил тран-

* Капковый бушлат — стеганая куртка из специальной ткани (растительная шерсть — капок, из плодов тропического хлопкового дерева). При помощи капковых бушлатов человек может удержаться на плаву в течение 18 часов.

спорт с немецкими танками и войсками, направлявшийся в Финляндию. После атаки Щ-304 не подвергалась преследованию сил охранения, да их и не было. В геббельсовской информации по радио в это время часто повторялось: «подводные лодки Балтийского флота заблокированы в Кронштадте, мы полностью господствуем в Балтике и ее заливах». Очевидно, противник считал причиной гибели транспорта мину. Это подтверждается тем, что уже через день в этом месте Афанасьев наблюдал траление фарватера.

16 июня Афанасьев обнаружил конвой (уже с охранением), следовавший курсом из Хельсинки в Таллин. Малая плотность аккумуляторной батареи и невозможность зарядить ее из-за «белых ночей» и корабельные дозоры, преследовавшие Щ-304, не дали ей возможности атаковать этот конвой. Но спустя час Афанасьев обнаружил «отставший» от конвоя транспорт и тут же выстрелил двумя торпедами. Транспорт ловко уклонился от них. Тогда Щ-304 всплыла, намереваясь потопить его своей 45-миллиметровой пушкой. Но едва лодка появилась на поверхности, как транспорт открыл артогонь из двух 45-миллиметровых пушек, замаскированных в его кормовой части. Пришлось срочно уйти под воду. Оказалось, что противник использует старые, еще времен первой мировой войны приемы: тактику судов-ловушек.

Через полчаса появились вражеские катера и начали бомбить весь район. Афанасьев уложил Щ-304 на грунт, чтобы не дать противнику возможности прослушивать лодку, выключил все механизмы, даже гирокомпас.

Около 00 часов, всплыв для зарядки, Афанасьев снова обнаружил конвой из пяти транспортов в охранении сторожевых кораблей и катеров-охотников. Конвой шел курсом на Таллин. С концевого транспорта на подводную лодку были даны четыре коротких проблеска, командир лодки ответил такими же проблесками аккумуляторного фонаря. Через несколько минут с транспорта в направлении Щ-304 была выпущена красная ракета. Афанасьев наугад выстрелил зеленую и продолжал зарядку, разойдясь с конвоем на контркурсах, на близком расстоянии.

Через два часа показались щюцкоровские катера, и лодка вынуждена была уйти под воду. Катера сбросили в районе погружения более 40 глубинных бомб и удалились. В следующую ночь Щ-304 была дважды атакована самолетами и катерами — она никак не могла

зарядить свою батарею. Командир решил оставить этот район и перейти к эстонскому берегу — в район Пал-¹диски. Здесь на следующий день лодка была обнаружена силами противолодочной обороны и подверглась жестокому преследованию. За два часа на нее было сброшено более 100 бомб. На одном из поворотов на глубине 40 метров Щ-304 сильно ударились носовой частью о затонувшее судно. Через поврежденный шов в носовой отсек начала поступать вода, помпы с нею справлялись, но демаскировали себя шумом. Все же Афанасьеву удалось вырваться из этого ада, заделать пробоину и снова вернуться в район Хельсинки.

Противолодочные корабли и авиация противника по-прежнему не давали возможности всплывать для зарядки. Пробыв в этом районе четверо суток, Афанасьев донос обстановку — словно картинку нарисовал — и 28 июня получил разрешение возвратиться в базу через Нарвский залив. Ему была дана точка ожидания наших катеров для проводки к Лавенсари. На подходе к западному Гогландскому плесу Щ-304 была атакована подводной лодкой противника. Торпеда прошла за кормой лодки на расстоянии 10—15 метров и угодила в свой же сторожевой корабль, спешивший атаковать бомбами Щ-304.

29 июня, всплыв в условленное время в точке ожидания, командир лодки из-за тумана не обнаружил никаких катеров. Зарядив батареи, Афанасьев уложил лодку на грунт. На следующие сутки акустик доложил о появлении катеров: судя по работе ЗПС (звуко-подводная связь), они вызывали Щ-304. Лодка всплыла под перископ и, убедившись, что катера-тральщики свои, поднялась на поверхность и за тралами пошла к острову Лавенсари. В воздухе для прикрытия находились четыре истребителя. При проводке в тралах взорвалось шесть мин, кроме того, 13 мин было подсечено.

Пребывание Щ-304 на позиции в условиях белых ночей и сильной противолодочной обороны противника было исключительно трудным и требовало от командира и его экипажа большого напряжения. Наибольшую трудность представляла зарядка аккумуляторной батареи — лодка все время была в пределах видимости береговых постов, расположенных на многочисленных островах, а там, где их не было, находились дозорные корабли.

Высокую самоотверженность показал экипаж Щ-304. Например, матрос-коммунист Корнилов при заделке про-



боины в носовом отсеке просунул руку в рваную щель, закрыл ее, но так поранил предплечье, что, истекая кровью, потерял сознание. На смену Корнилову бросился матрос-комсомолец Гробовенко, но уже в брезентовой рукавице: он смог сдерживать напор воды, пока старшина трюмный Гаврилов подготовил надежный деревянный клин и заделал пробоину.

Военный совет Краснознаменного Балтийского флота высоко оценил боевую деятельность экипажа лодки Щ-304. Весь ее личный состав был награжден орденами и медалями.

Исключительно успешно действовала подводная лодка Щ-317, на которой находился командир дивизиона капитан II ранга В. А. Егоров. В иностранной прессе в то время появились сообщения о потоплении четырех вражеских транспортов в Балтийском море, как раз в районе действий Щ-317. К сожалению, при очередной торпедной атаке немецкого конвоя лодка погибла.

13 июня из Кронштадта вышла Щ-320. На переходе к Лавенсари командир лодки И. М. Вишневский нарушил инструкцию, пошел в надводном положении. Лодку атаковали три самолета Ю-88, которые сбросили четыре бомбы и обстреляли ее из пулеметов. Щ-320 срочно погрузилась, но на глубине 15 метров близко разорвалось еще 10 бомб. На лодке вырубилась предохранители центральной распределительной станции, вышли из строя вертикальный руль и гирокомпас. Щ-320 легла на грунт, чтобы исправить повреждение. Только на следующие сутки лодка добралась до Лавенсари. Получив от штаба островного укрепрайона информацию об обстановке на пути следования, Щ-320 в тот же день вышла на позицию.

К юго-западу от Хельсинки Вишневский обнаружил мачты кораблей и дым. Подойдя ближе, увидел на рейде Макиноусто два транспорта, стоявших на якоре. Понадобилось всего две минуты, чтобы один из них потопить, но повторить атаку по второму судну уже не удалось. Откуда ни возьмись появились катера-охотники и начали бомбить Щ-320, а через час следом за ними — еще миноносец и канонерская лодка, вскоре прилетели и самолеты. В течение всей ночи они преследовали лодку, мешая ей производить зарядку. В результате Щ-320 задержалась в Финском заливе еще на двое суток, но все же на шестые сутки благополучно вышла в Балтику.

На позиции в районе Мемеля Вишневский обнару-

жил танкер. Сблизившись на расстояние трех кабельтовых, он удачно его торпедировал — танкер затонул. На этот раз Щ-320 преследовали и бомбили всего шесть часов, сбросив на лодку около 30 глубинных бомб.

Оторвавшись от катеров и перейдя в новый район к северу от Либавы, Вишневский вскоре потопил с дистанции двух кабельтовых еще один транспорт с войсками и артиллерией, направлявшийся в Финляндию. 27 июля лодка вернулась в Кронштадт.

Так, за время пребывания в море с 13 июня по 27 июля Вишневский в результате своих активных и решительных действий потопил три транспорта с весьма ценными грузами, направляемыми на Ленинградский фронт.

Характерно, что в последних двух случаях, стреляя по движущейся цели, командир избирал дистанцию залпа не 10 кабельтовых (1850 м), а двух-трех кабельтовых, причем стрелял не одиночной торпедой, а залпом из двух-трех торпед — это почти 100-процентная гарантия попадания в цель. Хотя и рискованно, но надежно. На такой дистанции цель не успевает отвернуть от торпеды даже в том случае, если торпеда будет обнаружена в момент залпа, не говоря уже о времени после залпа.

7 июля из Лавенсари в район устья Финского залива вышла Щ-303. Ввиду того, что для ее командира капитана III ранга И. В. Травкина это был первый боевой выход, он обеспечивался в море командиром дивизиона капитаном II ранга Г. А. Гольбергом.

Поход оказался успешным. Травкин потопил два транспорта.

28 июня в район Стокгольма вышла Щ-406 под командованием Е. Я. Осипова. На переходе в Финском заливе она, так же как и другие лодки, неоднократно подвергалась атакам самолетов и дозорных катеров противника. 25-го, когда лодка производила зарядку в районе банки Калбодагруд, к югу от Хельсинки, ее с высоты 40 метров атаковали два самолета Ю-88, сбросили четыре бомбы и обстреляли из пулеметов, а в момент срочного погружения сбросили еще две бомбы. От взрыва на Щ-406 вышли из строя горизонтальные и вертикальные рули, нарушилась расклинка (изоляция) аккумуляторной батареи. Пришлось для устранения неисправностей лечь на грунт. В течение двух суток напряженно работал весь личный состав. Устранив повреж-

дения, лодка всплыла для зарядки батареи. К этому времени люди уже начали задыхаться от недостатка кислорода, К счастью, ко времени всплытия на воду лег туман, и лодке удалось оторваться от преследовавших ее катеров. 28 июня она вышла в Балтийское море, а 30-го была уже на позиции.

Объектов для атаки в районе Стокгольма не оказалось, и Осипов решил перейти к маяку Ландсорт. В этом районе 6 июля он двумя торпедами с расстояния трех кабельтовых потопил немецкий транспорт в 8 тысяч тонн, а на следующий день с таким же успехом — еще один в 6 тысяч тонн. 9 июля артогнем был потоплен парусник-лесовоз «Фидес» — 545 тонн.

16 июля командир получил приказание перейти к устью Финского залива, где потопил еще один транспорт. 27 июля начал форсировать Финский залив, следуя в район встречи в Нарвском заливе.

В это время с моря возвращалась подводная лодка ш -303. Ей также было приказано идти в Нарвский залив и ждать прихода наших катеров для сопровождения.

Возможно, противник разгадал нашу систему и организацию встречи лодок: в назначенных точках вместо своих катеров Осипов и Травкин обнаружили катера противника, которые бомбили их почти четверо суток. В это же время финские канонерские лодки своим артогнем блокировали наши катера, пытавшиеся прорваться в Нарвский залив на помощь лодкам, которые были вынуждены самостоятельно идти к Лавенсари.

7 июля из Финского залива в Балтийское море вышла подводная лодка С-7 для боевых действий в районе Норчепингской бухты — у берегов Швеции. 9 июля, находясь на позиции, она обнаружила конвой из девяти немецких транспортов в охранении двух сторожевых кораблей и воздушного прикрытия — двух самолетов. Конвой шел в территориальных водах Швеции на юг. Убедившись в невозможности торпедной атаки, а нам категорически запрещалось заходить в территориальные воды Швеции, командир С-7 капитан III ранга С. Лисин отвернул от конвоя с расчетом встретить его по выходе из шхер в нейтральные воды.

В 16 часов Лисин обнаружил и атаковал транспорт, шедший на север. От выпущенных двух торпед судно успело отвернуть. В этот день на море стоял абсолютный штиль, поэтому на поверхности был виден след торпеды с момента залпа на расстоянии 15 кабельтовых.

Через час обнаружили конвой, выходивший из шхер в нейтральные воды. Лисин начал атаку, но лодка была обнаружена одним из сторожевых кораблей и заброшена бомбами. Отвернув влево на контркурс, С-7 очутилась внутри охранения. Подняв перископ, командир убедился, что возможна атака лишь концевой части транспорта. Однако и она сорвалась из-за преследования и жестокой бомбежки. Оторвавшись от противника, Лисин вскоре обнаружил транспорт, шедший навстречу конвою. После неудачной торпедной атаки по этому транспорту (торпеда не вышла из аппарата из-за большого дифферента в момент залпа) Лисин решил всплыть и атаковать цель из надводного положения. Дав ход дизелями 19 узлов, командир догнал транспорт, застопорил машины и с приходом на угол упреждения выпустил торпеду, от которой транспорт «Маргарет» — 1272 тонны водоизмещением — почти сразу же затонул.

11 июля, находясь у северного входа пролива Кальмарзунд (район острова Эланд), Лисин обнаружил конвой из 16 транспортов, шедший в сильном охранении военных кораблей. На этот раз погода для атаки благоприятствовала, море было 3—4 балла, и Лисин удачным залпом двух торпед потопил транспорт водоизмещением 5611 тонн. На лодку тут же набросились катера-охотники и преследовали ее более двух часов.

Установив, что пути сообщения противника с северными портами Швеции проходят не между Эландом и Готландом, а узким проходом Кальмарзунд, Лисин доносил об этом командованию. В это время ему было приказано перейти в район Виндава—Либавы, хотя движение судов там было значительно меньше. Только на пятые сутки в районе Виндавы был обнаружен транспорт, по которому Лисин неудачно выпустил две торпеды — ошибка была в определении скорости цели. Командир решил потопить транспорт артиллерийским огнем. Лодка всплыла и с расстояния 20 кабельтовых открыла огонь. После второго же залпа 100-миллиметровое оружие вышло из строя. Транспорт резко отвернул к берегу и сел на мель. Через 10 минут появился вооруженный тральщик, и С-7 пришлось уйти под воду.

30 июля утром были обнаружены четыре транспорта в районе мыса Стейнорт, севернее Либавы. Не доходя до буя, у которого находилась С-7, транспорты повернули на новый курс. Атака срывалась, поэтому С-7 всплыла и под дизелями начала догонять транспорты,

шедшие вдоль берега к Павловской гавани. Обнаружив погоню, суда стали расходиться в разные стороны, давая тревожные гудки. Догнав концевой транспорт, Лисин пытался потопить его одной торпедой, но промахнулся. Сразу же атаковал второй, но транспорт «Кете» успел отвернуть от торпеды и выбросился на берег. К этому времени из порта на помощь транспортам вышли катера. С-7, дав полный надводный ход, ушла мористей к глубинам, позволяющим погружаться, и снова направилась к бую у мыса Стейнорт. Здесь 5 августа был обнаружен транспорт, шедший по малым глубинам, поэтому лодка всплыла и атаковала его из надводного положения. Транспорт, уклонившись от торпеды, повернул на лодку, решив ее таранить. Не имея торпед (а 100-мм пушка была повреждена), Лисин решил открыть огонь из 45-миллиметрового орудия. С первых же выстрелов снаряды начали попадать в транспорт, он застопорил ход, и команда стала спускать шлюпки. Хорошо обученный и натренированный артиллерийский расчет быстро накрыл цель. Однако через 30 минут С-7 прекратила огонь — сильно нагрелось масло в компрессоре орудия.

Приблизившись к горящему транспорту на один кабельтоз, лодка снова открыла артогонь и прекратила его лишь тогда, когда транспорт начал тонуть. Остановив шлюпки пулеметным огнем, Лисин взял в плен капитана и одного матроса, остальных отпустил.

Транспорт оказался финским пароходом «Похъянлахти» водоизмещением 6862 тонны, шедшим с грузом картофеля из Риги в Хельсинки. Ввиду опасности от наших подводных лодок ему было приказано идти в Либаву, где немцы формировали большой конвой, направлявшийся в Финляндию.

9 августа С-7 начала форсировать Финский залив и 11-го пришла на Лавенсари, где встретила нашу Л-3 — первую подводную лодку второго эшелона.

К этому времени противник стал усиливать свои корабельные дозоры в районах острова Гогланд и на меридиане Хельсинки—Таллин. Кроме того, он выставил свои подводные лодки в Финском заливе против наших лодок и начал постановки комбинированных минных заграждений из антенных и гальваноударных мин в районах вероятного прохода наших лодок.

В начале сентября в район Ботнического залива бы-

да направлена С-13. Ее командир П. П. Маланченко не имел достаточного опыта в командовании кораблем. Поэтому командир дивизиона лодок капитан II ранга Е. Г. Юнаков счел необходимым идти с ним в этот боевой поход. 11 сентября С-13 пришла на свою позицию и на второй день неудачно атаковала вражеское судно, выпустив одну торпеду, которая прошла за кормой судна. Юнаков приказал командиру всплыть и потопить судно 100-мм пушкой. После сравнительно большого расхода снарядов судно загорелось и застопорило ход. С-13 подошла на близкое расстояние и потопила судно одной торпедой. Вскоре лодка снова атаковала одной торпедой небольшой лесовоз. Получив повреждение, он оставался на плаву и только после второй торпеды наконец затонул.

17 сентября С-13 дважды торпедировала крупное судно, шедшее из Финляндии в Германию, но безуспешно. Каждый раз Маланченко стрелял одной торпедой, и каждый раз торпеда проходила мимо цели. Заметив, что по судну стреляют, его капитан увеличил ход, пытаясь уйти. Юнаков приказал всплыть. Догнав транспорт, лодка зажгла его своим артиллерийским огнем. Транспорт застопорил ход. С-13 подошла к нему на расстояние 350—400 м и выпустила третью торпеду, которая в цель также не попала. Уже подойдя вплотную к цели — 100 м, — С-13 потопила транспорт артогнем. На этом закончился боевой поход С-13. Следует заметить, что вскоре командиром лодки был назначен капитан III ранга А. И. Маринеско, тот самый Маринеско, которому суждено было войти в историю в качестве одного из асов-подводников Советского Военно-Морского Флота.

Я привожу примеры неудачных торпедных атак, чтобы показать, как некоторые командиры лодок в целях «экономии торпед» забывали основные положения теории торпедной стрельбы. Ведь каждому командиру лодки должно быть известно, что при стрельбе одной торпедой по цели вероятность попадания всего 30 процентов, двумя торпедами — 60, тремя — 72, а четырьмя — 80 процентов. Причины подобного «забывания» поистине непонятны.

Кстати сказать, о нашей тактике спустя много лет после войны было написано следующее: «Подводной лодке Л-3 удалось скрытно пройти Финский залив, и 14 августа она вышла в Балтийское море. В действиях

этой лодки имелись определенные особенности, на которых следует остановиться. Первая из них — правильная и самокритичная оценка командиром лодки степени боевой подготовки личного состава. Когда после атаки одного из танкеров Л-3 вследствие ошибок в управлении почти полностью всплыла в надводное положение, рискуя быть уничтоженной кораблями охранения противника, командир Л-3 капитан II ранга П. Д. Грищенко решил отойти в среднюю часть Балтийского моря для тренировки. Случаи произвольных всплытий под боевую рубку после выпуска торпед были и у подводных лодок первого эшелона. Вторая весьма положительная особенность — стремление командира Л-3 действовать не вслепую, а после разведки «на себя» — обеспечивала успешность последующих действий. Выявив рекомендованные курсы транспортов противника в районе мыса Аркона, командир Л-3 поставил на них несколько минных банок и затем продолжал действовать в торпедном варианте.

Достаточно успешными были действия и других подводных лодок второго эшелона, которые в общей сложности уничтожили 14 транспортов, израсходовав для этой цели 46 торпед» *.

Сопоставим эти две цифры: 14 и 46. Казалось бы, в среднем на каждый транспорт, потопленный 6 подводными лодками второго эшелона, приходится по три торпеды. Но на самом деле... С-13, выпустив 10 торпед, стреляя по одной, потопила один транспорт и два уничтожила своей артиллерией. Щ-310 потопила один транспорт только с десятого захода, действуя аналогично. «Лембит» потопил три транспорта, израсходовав семь торпед, Щ-309 — два транспорта при шести торпедах. Щ-407 атаковала транспорт одной торпедой, не потопила его, но сама была контратакована, получила повреждения и возвратилась в базу. На счету Л-3 четыре транспорта и один миноносец при расходе 12 торпед. Итоги, как видим, весьма красноречиво свидетельствуют в пользу залповой стрельбы.

Всю блокадную зиму с 1941 на 1942 год мы, командиры лодок, только и делали, что занимались на тренажерах торпедными атаками. Больше того, командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц пригласил в блокадный

* Ачкасов В. И., Павлович Н. Б. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1973, с. 259—260.

Ленинград с Большой земли профессора Военно-морской академии контр-адмирала А. В. Томашевича, чтобы специально для нас, командиров, прочитать курс тактики подводных лодок. Почти целую неделю Томашевич говорил нам о методах торпедной стрельбы в условиях боевых действий. Побывав перед приездом к нам на других флотах, он детально разобрал примеры успешных бесперископных атак (с помощью акустики), совершенных подводниками Севера, рассмотрел поучительный опыт использования торпедного оружия в ночных условиях на Черноморском флоте, рассказал о залповой стрельбе веером северян и о способе стрельбы торпедами по площади с временным интервалом. (Читатель видит: на лекциях Томашевича речь шла как раз о том, что вызвало «бурю возмущения» нашего Долматова.) Тогда же нам были розданы специальные таблицы выхода в атаку, рассчитанные по новому методу, предложенному профессором Томашевичем.

Обстановка в море для наших лодок с каждым днем усложнялась. Неся большие потери в результате наших торпедных атак, противник значительно усилил свою противолодочную оборону. Конвои стали сопровождаться миноносцами, сторожевыми кораблями и катерами. На Гогландском оборонительном рубеже, в районе Хельсинки — Таллин и на подходах к своим базам по всей Балтике, кроме Ботнического залива, были усилены корабельные дозоры. В Финском заливе и в районах вероятных позиций подводных лодок в Балтийском море противник организовал своими лодками засады.

Естественно, все это требовало и новой тактики со стороны командиров наших подводных лодок. Прежде всего нужно было отказаться от атак одиночными торпедами. Если так еще можно было атаковать в Ботническом заливе, где почти отсутствовала противолодочная оборона, то в Балтийском море и Финском заливе подобная тактика оказывалась бесполезной.

На смену подводной лодке С-13 в Ботнический залив пришла С-9. Командир ее капитан-лейтенант А. Н. Мыльников имел боевой опыт: до С-9 он командовал «малюткой». На его счету уже было два потопленных вражеских судна.

23 сентября, едва только С-9 пришла в Ботнический залив и с ходу обнаружила силуэт подводной лодки, Мыльников пошел в атаку. К счастью, он вовремя узнал в ней нашу С-13 и от атаки отказался. Лодка была не

в своем районе, производила зарядку батареи и случайно могла быть потоплена своими же, тем более что силуэт лодок типа С был схож с немецкой У-250.

Вскоре после случая с С-13 Мыльников обнаружил конвой из четырех транспортов в охранении четырех сторожевых кораблей. Транспорты шли строем уступа. Увлечшись атакой по транспорту, лодка в момент залпа тремя торпедами попала под таран корабля, шедшего сзади. Удар пришелся в носовую часть С-9. Она получила незначительные повреждения радиоантенны, были срезаны носовая пила — сетепрорезатель и верхний «меч» ЗПС (звуковой подводной связи). Подняв перископ, Мыльников убедился, что атакованный транспорт от попадания одной торпеды тонул с большим креном на правый борт. Из его передней части поднимался столб дыма и огня. Не подвергаясь преследованию, С-9, отошла на несколько миль к югу и на следующий день атаковала танкер. На этот раз так же, как и другие командиры, поддавшись соблазну экономии торпед, он выпустил всего одну и не попал, вторую — снова не попал. Тогда, всплыв в надводное положение и сблизившись на расстояние 300 метров, С-9 шестью прямыми попаданиями артиллерийских снарядов зажгла танкер, который вскоре взорвался и утонул.

Для перезарядки торпедных аппаратов лодка перешла к шведскому берегу. При погружении на голову Мыльникова, спускавшегося по трапу вниз — в боевую рубку, неожиданно хлынула вода. Нижний рубственный люк тоже был открыт, и вода сверху устремилась в центральный пост. Залив отсек до жилой палубы, вода пошла во второй аккумуляторный отсек, вызвав выделение хлора. К счастью, инженер-механику удалось захлопнуть нижний рубочный люк. Поступление воды прекратилось. Лодка с дифферентом на нос упала на грунт. Глубина 52 метра.

Командир пятой боевой части инженер-капитан-лейтенант Г. Сафонов, оценив, сколь опасна ситуация, мгновенно скомандовал: «Продуть главный балласт!» Когда С-9 всплыла, а из рубки спустили воду и открыли нижний рубочный люк, там обнаружили Мыльникова и еще четырех человек: вахтенного офицера Д. Винника, штурмана Г. Кулыгина, рулевого В. Ляхова и помощника инженер-механика А. Булдакова. Помощь пришла, когда группа, застигнутая бедой в рубке, уже меньше всего надеялась на спасение. В затопленной боевой руб-

ке воздушная подушка катастрофически уменьшалась, вода подходила уже к самому горлу. При осмотре верхнего рубочного люка оказалось, что на его комингс попала металлическая планка стопора поврежденной радиоантенны.

Воспользовавшись плохой видимостью — в это время был туман, — лодка оставалась на поверхности без хода, ликвидируя последствия аварии. Ряд механизмов вышел из строя, в том числе гирокомпас, эхолот, лаг, трюмная и главная осушительные помпы, посты управления горизонтальными рулями, командирский и зенитный перископы с их электромоторами.

Через пять часов после аварии С-9 могла погружаться, но боевые качества ее снизились. Один перископ все же удалось поднять, но опустить его до прихода в базу уже было нельзя. Невзирая на такие повреждения, Мыльников все же продолжал вести боевые действия еще в течение 20 суток, и только 28 октября лодка вернулась на Лавенсари.

Почти одновременно с С-9 у восточного побережья Балтийского моря действовала подводная лодка С-12. Ее командир капитан II ранга В. А. Тураев, как и весь экипаж, совершал свой первый боевой поход.

Эта лодка одной из первых на Балтике попала в противолодочную сеть, выставленную противником в северном проходе между островом Гогланд и финскими шхерами. Пытаясь вырваться из сети, Тураев разрезал ее пилой, установленной для этой цели в носовой части лодки. Одна из половин сети зацепилась за кормовые горизонтальные рули и при натяжении ее, прежде чем оторваться от основы, взорвались три патрона, специально для этого подвешенные. Для гибели лодки вполне достаточно взрыва и одного такого патрона, но здесь, очевидно, сработал случай удачи. На лодке была повреждена только одна (из трех) группа аккумуляторной батареи. Часть сети, разорванная лодочной пилой, попала на правый винт лодки да так закрутилась на нем, что начали гореть опорные подшипники вала. Пришлось всплыть в надводное положение. При полной темноте в легководолазных костюмах и специальных масках старшина группы трюмных Сорокин и его подчиненный Киселев за четыре часа упорной и опасной работы размотали этот gordiev узел, и С-12 смогла выйти в Балтийское море.

Этой же С-12 принадлежит рекорд пребывания в мо-

ре — 62 дня. За это время она потопила два крупных транспорта, один повредила и благополучно вернулась в Кронштадт.

Подводной лодке Щ-307 была отведена позиция на выходе из Финского залива. Этот район и место далее на запад называют Аландским морем. Над ним с севера нависает Або-Аландский архипелаг, состоящий из 6 тысяч островов и островков.

С 1 по 31 октября Щ-307 потопила в Аландском море крупный транспорт с боезапасом, направлявшийся из фашистской Германии в Финляндию, и три небольших вспомогательных судна, занимавшихся дозорной и разведывательной службой в этом островном лабиринте.

27 октября финская подводная лодка, используя тактический метод засады, атаковала двумя торпедами Щ-307, но командир капитан III ранга Н. О. Момот вовремя успел отвернуть от них. Заметив свой промах, вражеская лодка открыла артиллерийский огонь, Щ-307 срочно ушла под воду.

Финны постоянно имели в готовности на Аландских островах в военно-морской базе Мариехамн свои субмарины, и, как только в этих районах обнаруживались наши лодки, они выходили на позиции для поиска и атак, действуя методом засады. Суть этого метода заключалась в следующем. Весь день финская лодка лежала на дне в районе позиции нашей подводной лодки, слушая с помощью гидроакустика работу ее винтов. С наступлением темноты, обнаружив работу дизелей нашей лодки, всплывшей для зарядки аккумуляторной батареи, вражеская субмарина всплывала для ее уничтожения, стремясь занять положение для торпедной атаки южнее цели, то есть в более темной части горизонта. Здесь в это время года видимость на север в четыре-пять раз больше, чем на юг.

Таким методом 21 октября финская подводная лодка «Весихинен» двумя торпедами потопила в Аландском море С-7. Командир лодки и три матроса, находившиеся на мостике в капковых бушлатах, после взрыва были подобраны атаковавшей лодкой.

Другая финская лодка находилась на подходах к южному Кваркену и охотилась за подводной лодкой Щ-305. В одну из ночей, идя в надводном положении двухузловым ходом под электромоторами, лодка заперенговала акустикой работу дизелей Щ-305. Командир лодки Д. М. Сазонов производил зарядку аккумулятор-

ной батареи на курсах 90—270 градусов и находился к северу от вражеской лодки. Это и дало последней возможность атаковать нашу «щуку» двумя торпедами, но безрезультатно. Обнаружив свой промах, финский командир увеличил ход лодки до пяти узлов и пошел на таран. Ударив Щ-305 в правый борт, финская лодка с трудом, с дифферентом на нос вырвалась на заднем ходу из «пасти» своей жертвы, которая тут же затонула. По донесению финского командира его лодка получила такое тяжелое повреждение носовой части, что едва дошла до Мариехамна и надолго потеряла свою боеспособность.

Шестого октября в Балтийское море к юго-западу от Стокгольма заняла позицию у маяка Хувудшер подводная лодка Щ-303. В течение месяца ее командир капитан III ранга И. В. Травкин потопил три немецких транспорта, перевозивших в Германию руду.

Учтя опыт других командиров лодок, Травкин стрелял минимум двумя торпедами, поэтому все его атаки были успешными.

То же можно сказать и о действиях командира Щ-406 Героя Советского Союза капитана III ранга Е. Я. Осипова. Он в первом боевом походе потопил пять транспортов противника. Во втором походе, действуя в районе Данцигской бухты, потопил еще три транспорта и с одного из них взял в плен 7 человек, в том числе капитана, помощника и старшего механика.

Позже всех в осеннюю пору вышли в море подводные лодки Л-3 и Щ-304. Последней было приказано занять позицию в устье Финского залива, но туда она, очевидно, не дошла, став жертвой мины.

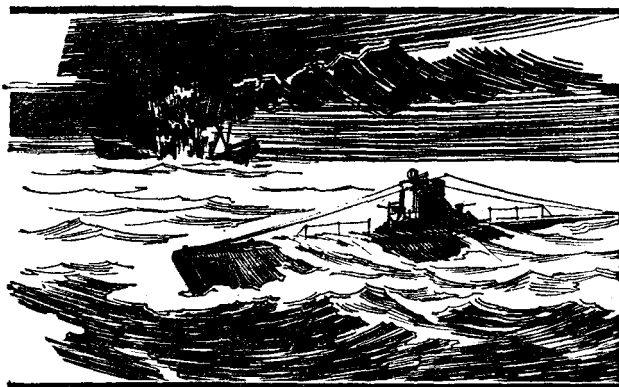
Нам же, на Л-3, посчастливилось выполнить поставленную задачу и с победой вернуться домой.

С возвращением Л-3 с моря 19 ноября закончились боевые действия подводных лодок в 1942 году.

Подводники Балтики за этот блокадный год потопили 62 транспорта и 7 боевых кораблей противника.



ГЛАВА ПЯТАЯ



ТОРПЕДЫ НАХОДЯТ ЦЕЛЬ

Вряд ли кто в западне способен размышлять спокойно. А мы — в западне. Да еще под самым носом у гитлеровцев.

Шесть часов утра. Я лежу на койке в своей каюте. Беспокойная полудремота. Напротив меня, на левом борту, в кают-компании, сидит за столом военный корреспондент — писатель Зонин. Ему тоже не спится, черкает что-то в блокноте. Сочувствую ему: легко ли «переварить» сразу столько впечатлений — ■ недавняя наша атака танкера, непостижимый прорыв мощных минных заграждений.

Да еще эта, неожиданно свалившаяся на нас беда. Кто сегодня спит на корабле! Нам снова не повезло: лопнула крышка цилиндра правого дизеля, и мы вынуждены лечь на грунт, чтобы сменить ее на запасную. После бомбежки, которой подверглась наша лодка на выходе из атаки, многие механизмы «полетели». Что делать? Мы бьем фашистов. Они пытаются утопить нас. На войне как на войне.

Я решил провести ремонт у острова Борнхольм и положил подводную лодку на грунт западнее маяка Ре-

не — на меридиане Берлина. Вот куда занесла нас военная судьба...

...Спустя много лет из книги Тура Хейердала «Уязвимое море» я узнал, что где-то в этом районе Балтийского моря в году 33-м или 34-м фашисты сбросили с целью захоронения, как отходы, цементные контейнеры, содержащие более семи тысяч тонн мышьяка. Я и не знал тогда, что мог запросто положить свою лодку на один из таких контейнеров и раздавить его. Теперь они, на исходе XX века, наверное, уже продырявились, а яда, содержащегося в них, было в три раза больше, нежели требуется, чтобы отравить все население земного шара. Такие вот опасности таила (и таит по сей день) янтарная Балтика. А ведь это море своего рода уникальное. Итак, Борнхольм...

К юго-западу от Борнхольма находятся Мекленбургская, Любекская и Кильская бухты. Глубины в них малые, и на подводной лодке здесь не очень-то развернешься, а воевать надо. Иначе — зачем мы здесь?

Л-3 — в центре района, прилегающего к военно-морским базам и судостроительной промышленности Германии. Немецко-фашистское командование создало здесь полигоны боевой подготовки военно-морского флота, сосредоточило немалые силы противолодочной обороны.

Непрерывное движение судов слышится через корпус подводной лодки и без акустической аппаратуры. Но наше место — в стороне от главных фарватеров, лежим в укромной бухте за мысом.

Чтобы сменить крышку цилиндра, надо затратить пятнадцать-шестнадцать часов.

После погружения не прошло еще и часа. От пылу-щих жаром дизелей температура в отсеке поднялась до 40 градусов, а к крышке цилиндра, с которой надо работать, вовсе не притронешься. Люди в отсеке в одних трусах. Времени мало. Ждать нельзя. Все смотрят на командира боевой части Крастелева. Главстаршина мотористов Мочалин дает команду командиру отделения Елюшкину начать работу.

Теснота сковывает движения. От жары в отсеке людей мучит жажда. Да еще все нужно делать очень тихо, не стучать: ведь мы недалеко от берега, и нас могут обнаружить шумопеленгаторные станции.

На мотористов Воробьева, Еременко и Дмитриенко

легла самая трудоемкая и ответственная работа — они заменяют 300-килограммовую крышку цилиндра.

Мы с Зониным и Долматовым вошли в отсек, когда Крастелев с Мочалиным обсуждали варианты подъема крышки. Для того чтобы отвернуть анкерные болты, необходимо усилие четырех-пяти человек. Соблюдая осторожность, без стука переставляя огромный ключ с одного болта на другой, нечеловеческим усилием пять моряков постепенно освобождают крышку. Рассчитана каждая секунда.

Боцман Настюхин с командиром отделения рулевых Волынкиным по всем правилам морской практики заводят стальные тросы. Все готово для подъема. Николай Воробьев выбирает слабины на тросах, на какую-то долю секунды он всей своей тяжестью в 80 килограммов виснет на цепи. Чугунная глыба медленно отделяется от цилиндра, поднимаясь на тросах кверху, а затем ее осторожно опускают на стальную палубу между дизелями.

Все в отсеке обливаются потом.

— Пожалуй, людям можно отдохнуть, малый перекур, — обращается Долматов к Михаилу Андронниковичу.

— Курить будем, когда всплывем, а вот попить людям надо, — говорит инженер-механик.

— Служба подводная... — вздыхает Зонин.

— На войне везде тяжело, даже в пехоте, — говорит боцман.

Спокойный харьковчанин, старший матрос Филипп Еременко спрашивает Зонина:

— Почему, товарищ писатель, завод допускает такой брак?

— Если вы, Александр Ильич, не возражаете, — вмешивается Долматов, — я отвечу на этот вопрос.

Он подошел к Еременко, взял из его рук пустую кружку, не спеша налил из чайника холодной, разбавленной клюквенным экстрактом воды, сделал несколько глотков, погладил свои рыжие усы и начал объяснять, почему лопнула крышка цилиндра.

— Виновата в этом прежде всего обстановка похода, а не завод. Резкая остановка дизеля с полного режима на герметически закрытое положение при высокой температуре образует термический удар, который очень опасен для чугуна в ослабленных местах.

— Лопаются, друже, ■ — объясняет боцман Настюхин, до этого молча разбиравший стропы, — потому что

завод испытывает дизели в лаборатории. Там тихо, мирно, на голову не капает, все ходят в белых халатах, как в больнице, а девушки даже с маникюром.

Мы невольно улыбнулись тому изыску, который Настюхин вкладывал в понимание больничного быта. Между тем он продолжал:

— Вот, к примеру, наш гирокомпас. Правда, он не наш, а американской фирмы «Сперри», но тоже, видимо, проходил такое «лабораторное» испытание. А у нас тут, к сожалению, бомбежки случаются. И нередко. Война, брат! Тут не то что крышки, корабли лопаются.

Беседа неожиданно прервалась. Почти у самой лодки какой-то корабль стал на якорь. Слышно даже, как травится якорь-цепь, затем на корабле заработала какая-то помпа.

Дмитрий Жеведь, до этого отдыхавший, немедленно открыл акустическую вахту и сразу доложил:

— Вокруг нас скопилось более пятнадцати кораблей: судя по характеру работы винтов, несколько миноносцев, сторожевиков и тральщиков. Становятся на якорь...

Принимаем все меры предосторожности. Останавливаем даже гирокомпас. Снимаем тяжелые ботинки: нужно до минимума свести всякие шумы. Но работу дизелистов не прекращаем: от них сейчас зависит все...

Через несколько часов мы вырвались из западни.

Надеяться на безопасность у датского берега не приходилось. Мы уже не раз убеждались, что фашистские военные корабли охраняют свои транспорты по всей Балтике: и в Ботническом заливе, и у территориальных вод Швеции.

Один из таких «охраняемых» транспортов мы обнаружили на камнях у маяка Богшер, куда он выбросился, спасаясь от атаки советской подводной лодки Щ-406. Приблизительные размеры транспорта сообщил мне в Кронштадте командир «щуки» Евгений Яковлевич Осипов. Когда мы вышли из Финского залива, то специально взяли курс к этому маяку, расположенному у входа в Ботнический залив. Решили заняться там боевой подготовкой — дать практику нашим молодым подводникам, пришедшим на лодку с Ораниенбаумского «пяточка», — старшим лейтенантам Луганскому и Шелободу. Надо было научить их обнаруживать в перископ цели, определять водоизмещение судов, расстояние до них и курсовые углы. Короче, дать возможность каждому из

них выйти в атаку «по дели», хотя эта цель была неподвижна и не охранялась.

День ушел на учебу, а уже на следующие сутки Леонид Иванович Шелобод, успешно неся первую подводную вахту, обнаружил в перископ конвой из 14 фашистских транспортов под усиленной охраной миноносцев, катеров и самолетов. Вся эта армада двигалась на юг по мелководью, прижимаясь как можно ближе к берегу, где глубины, а в некоторых местах и территориальные воды делали невозможным торпедный удар. От атаки пришлось отказаться, и мы поспешили к району, где конвой все же должен был выйти на большие глубины.

Наше терпение было вознаграждено.

Над морем только-только занималось утро. Я брился, когда вахтенный командир Дубинский доложил:

— Обнаружен конвой. Курс сто восемьдесят градусов.

Я бросился в центральный пост к перископу.

Обстановка для атаки нелегкая: нужно прорывать две линии охранения конвоя и с близкой дистанции, наверняка, в упор, выпустить торпеды.

Волнение моря не превышает двух-трех баллов. Ветер — с берега.

Люди занимают свои места по тревоге. Мой помощник Коновалов со штурманом Петровым, вооруженные планшетами, специальными таблицами, логарифмическими линейками, колдуют над картами.

Получая данные от командира, они должны рассчитать и своевременно доложить в рубку, каков боевой курс подводной лодки. На современных подводных лодках все это делает автоматика, и ошибки исчисления, свойственные человеку, исключаются. Но у нас таких приборов тогда, увы, не было. Поэтому Коновалов еще и еще раз перепроверяет расчеты штурмана Петрова.

Внимательно наблюдаю в перископ за конвоем. В середине его выделяется своими размерами большое судно. Зову к перископу помощника штурмана Луганского. До войны он плавал штурманом в торговом флоте и хорошо разбирался во всех типах и классах торговых судов.

— Иван Семенович, что это за посудина?

Луганский только на миг прильнул к окуляру:

— Тут и гадать нечего. Танкер. Водоизмещение — тысяч пятнадцать.

Опускаю перископ в шахту. Открываю герметическую заслонку на переговорной трубе и передаю в центральный пост для информации всего экипажа:

— Выходим в атаку на сильно охраняемый танкер. Курс цели — сто семьдесят. Скорость — десять узлов.

Акустик доложил, что миноносец быстро приближается к нам. По команде лодка уходит на глубину, нырнув под первую линию охранения. С большой скоростью, шумом и воем гребных винтов над нами проносится корабль, на нем и не подозревают, что разыскиваемый ими враг находится под килем эсминца всего в каких-нибудь 15 метрах.

Не сбавляя хода, Л-3 снова всплывает под перископ. Теперь мы между катерами и миноносцами. Прямо по курсу конвоя — самолет. Он ищет подводные лодки.

Пасмурная погода нам благоприятствует, но перископом приходится пользоваться осторожно — поднимать его всего на несколько секунд. За это время нужно успеть осмотреться. Иногда это не удается. Слышны отдаленные разрывы глубинных бомб. Но эта хитрость гитлеровцев — отпугивать возможного противника — нам давно знакома.

Не меняя глубины, мы проходим вторую линию охранения — линию катеров. Их осадка незначительна, и опасаться таранного удара не приходится.

— Боевой курс — двести семьдесят пять, — докладывает Коновалов.

— Есть. Ложиться на курс — команду рулевому Волинкину.

Электрики Анисимов и Бурдюк на станции электромоторов, получив мое приказание, уменьшают ход до самого малого.

Л-3 успешно прорвалась через обе линии охранения и теперь находится между транспортами и катерами-охотниками. Голова колонны пересекает наш курс. Дистанция медленно сокращается.

— Аппараты, товсь!

Отчетливо слышен гул работающих винтов. Устанавливаю перископ на пеленг залпа и поднимаю его. Носовая часть огромного танкера четко обрисовывается на фоне берега. Вот его нос «входит» в линзу перископа, темная стена медленно ползет в левую сторону, к перекрещенным нитям в центре линзы.

Теперь, фашисты, держись!

— Аппараты, пли!

Лодка вздрагивает. Передо мной загорается зеленая лампочка — торпеда вышла. Второй толчок — снова зеленая вспышка.

На какую-то долю минуты я забыл об опасности. До боли прижав правый глаз к окуляру, смотрю, как точно идут к цели наши торпеды. В центральном посту Коновалов вместе с Зониным считают секунды: «Ноль пять, ноль шесть... десять... тринадцать...» — взрыва нет.

— Неужели не попали? — кричит Коновалов мне в рубку.

— На таком расстоянии трудно не попасть, — машинально отвечаю ему, не отрываясь от перископа.

В эту секунду огромный столб огня и дыма взметнулся над танкером. В центральном посту слышу крики «ура!». Еще взрыв! Снова «ура!». А море горит. На танкере более десяти тысяч тонн горючего — такой огонь не скоро погаснет!

Чтобы перевезти это горючее, потребовалась бы тысяча цистерн — 18 поездов. Горючего хватило бы для заправки 2700 танков или 1500 самолетов-бомбардировщиков, осаждавших город на Неве.

На лодку ринулись катера. Миноносцы открыли огонь, снаряды падают с недолетом. Слышу над головой характерный свист стравливаемого через рубочный люк воздуха. Все ясно. Выпущенные торпеды — это своего рода балласт, освободившись от которого Л-3 стала всплывать, а боцман и механик почему-то не смогли удержать ее на заданной глубине — и мы показали врагу свою рубку.

— Полный вперед. Срочное погружение!

Анисимов с Бурдюком мгновенно увеличили ход. Настюхин переложил рули на погружение. Подводная лодка, набирая глубину, устремилась к горящему танкеру — к единственному месту, где можно было укрыться от глубинных бомб. Море огня — разлившееся на поверхности горючее — было тем барьером, который отделял нас от вражеских кораблей.

Все же серия из восьми глубинных бомб, сброшенных катерами, чуть не накрыла Л-3 в момент ее ухода на глубину. Нам казалось, что какой-то невероятной силы великан бил по корпусу корабля огромной кувалдой. Часть механизмов подводной лодки вышла из строя. Мы снова в самый ответственный момент остались без гирокомпаса.

Надо было отворачивать от горящего танкера. Ныр-

нуть под него заманчиво: больше шансов оторваться от катеров, но в то же время и опасно—тонущее судно навсегда может похоронить под собою подводную лодку.

— Право на борт!

Взглянув на стеклянную крышку магнитного компаса, я увидел, что она вся запотела, картушки не было видно. Пришлось пустить секундомер и маневрировать «вслепую» — переключать рули через определенное количество времени на определенное количество градусов.

А морские глубины вокруг нас громыхали и рвались... Л-3 стремительно уходила от преследования, и взрывы за ее кормой становились все глуше и глуше.

Я спустился вниз, в центральный пост. Настроение у всех приподнятое. Первая победа!

Но меня настораживает работа во время атаки Крестелева и Настюхина. Оба торопливо оправдываются: первый забыл дать команду на электромоторы увеличить ход, второй запоздал с переключкой рулей. Обоих выручил командир. Зонин, смеясь, говорит, что победителей не судят. Немного раздосадованный, иду к себе в каюту добираться...

Проанализировав весь ход атаки, я убедился, что рано мы ушли от маяка Богшер. Не имея достаточной тренировки в залповой стрельбе торпедами, выходить в атаку при таком сильном охранении было рискованно. За тяжелую блокадную зиму люди утратили «чувство подводной лодки», особенно боцман и инженер-механик. А от них многое зависит в послезалповом маневрировании.

Ни один прибор (до появления радиоэлектроники) не мог так своевременно и так точно, как мышцы человека, зафиксировать момент, когда подводная лодка начинает всплывать или погружаться. Это «чувство лифта» не каждому дано, но с годами, при длительной тренировке, хороший подводник — а боцман и инженер-механик должны быть такими — приобретает это исключительно ценное качество.

Достаточно лодке лишь чуточку сдвинуться с заданной глубины, как боцман, стоящий на рулях глубины, уже чувствует ее намерение и немедленно реагирует. И после того как рули уже начали переключаться, прибор глубины начнет показывать, что следует делать боцману и инженеру-механику.

Мы решили выйти в центральную часть Балтийского

моря и там снова заняться боевой подготовкой, но уже более основательно, чем у маяка Богшер. Для отработки залповой стрельбы торпедами на заданной глубине всем нам пришлось потратить драгоценных три дня и напряженно потренироваться. Только после того как в центральном посту Крастелев, Настюхин, Волынкин и Вальцев были готовы к обеспечению любого маневрирования подводной лодки, а Сидоров, Мишин и Еремеев во главе с Дубинским — к приготовлению стрельбы залпом из шести торпед, мы взяли курс к Померанской бухте — на свою позицию.

Когда мы подошли к проливу между мысом Сандхаммарен (Швеция) и датским островом Борнхольм шириной около двадцати миль, убедились, что пролив сильно минирован: шведами — у своего побережья, а немцами — у датского. В средней части пролива мы наблюдали довольно оживленное судоходство шведов и немцев, но строго по определенному фарватеру.

После тщательной разведки форсируем пролив и выходим к немецкому острову Рюген. Обилие маяков в этом районе, высокие берега Борнхольма и очень приметный мыс Аркона на Рюгене позволяют нам хорошо ориентироваться.

Плывать на глубинах, близких к грунту, здесь нельзя — много затонувших судов. Но что делать? Для наших подводных лодок это весьма перспективный район. Здесь сосредоточены наиболее важные коммуникации противника.

Имея указание до постановки мин в торпедные атаки не выходить, мы стали наблюдать за путями движения вражеских судов, чтобы в наиболее выгодных местах выставить мины. Были установлены два узла пересечения транспортных линий противника. Особую ценность для врага представляло паромное сообщение, с помощью которого осуществлялась через Швецию железнодорожная связь между Германией и оккупированной ею Норвегией.

Доложили об этом командованию радиogramмой. Чтобы лодка не была обнаружена гитлеровской радиоразведкой, мы вышли на время связи из занимаемого района, потратив на это более двух суток.

Вскоре вслед за нами, пользуясь нашими разведданными, в район Померанской бухты, которая считалась противником недоступной для советских подводников, пришла наша подводная лодка Д-2. Мне хорошо была

знакома эта лодка типа «Декабрист», так же как и ее командир Роман Владимирович Линденберг. Высокий, худощавый, подтянутый, он всегда отличался собранностью и сдержанностью. Это был умный, находчивый и зрелый подводник. Меня всегда восхищала его тактическая сметка, в любых условиях он быстро, «на лету», оценивал обстановку и действовал грамотно и решительно. Обнаружив конвой из двух паромов в охране миноносцев и катеров, командир Д-2 провел блестящую атаку — торпедировал оба парома, перевозившие свежие войска на восточный фронт. Этот смелый удар вызвал замешательство в стане врага. Движение транспортов к западу от Борнхольма было прервано на несколько дней.

В ту же ночь, после постановки мин, мы занялись поиском целей для торпедных атак. И вот из-за неисправности дизеля вынуждены были лечь на грунт у датского берега...

В первом отсеке шла перезарядка торпедных аппаратов. Мичман Сидоров и торпедисты Петр Мишин, Павел Еремеев, Владимир Молочков, испытавшие первую радость боевого успеха — потопление танкера, готовили для врага очередные «подарки» — торпеды. Мощные стальные сигары более семи метров длиной и около полуметра в диаметре лежали на специальных стеллажах.

Приготовление торпеды к выстрелу требует много сил, времени и, главное, умения. Малейший недосмотр, неточная регулировка прибора глубины или гироскопа, удерживающего торпеду на курсе, может привести к тому, что торпеды пройдут мимо цели. А случались в море ситуации и пострашнее.

В американском подводном флоте во время войны на Тихом океане с Японией были случаи, когда из-за неточного выполнения инструкции торпеды шли вначале на цель, а затем, описывая циркуляцию, поворачивали к подводной лодке и... уничтожали ее.

Мы с Долматовым и Зониным зашли в первый отсек, когда мичман Сидоров держал в правой руке первичный детонатор в медной оболочке, величиной с авторучку, намереваясь вставить его в запальный стакан. В эту минуту нервы у Сидорова были на пределе — жизнь корабля находилась в его руках. Капсюль чуть звенел о запальный стакан — мичман нервничал.

— Отставить детонатор, — скомандовал я.

Чтобы разрядить обстановку и дать Сидорову вре-

мя успокоиться, мы подошли к торпедным аппаратам, стали проверять приборы: манометры, указатели, клапаны, рычаги и валики автоблокировки.

— Сколько торпедных аппаратов зарядили? — спросил Долматов командира боевой части Дубинского.

— Остался еще один, — ответил он.

Заметив, что Сидоров успокоился и вставил инерционный ударник в торпеду, Зонин подошел к ней поближе.

— Сергей Иванович, а детонатор где?

— Все в порядке, Александр Ильич, — сказал Сидоров и, поглаживая рукой гнездо, куда он вставил ударник, добавил: — Теперь фашистским гадам несдобровать, все вложил: и детонатор и злость.

На корпусе торпеды кто-то сделал надпись: «Фашистам от ленинградцев». Долматов спросил Еремеева:

— Это ваша работа, редактор газеты?

— Так точно, товарищ комиссар, — ответил он, — другого способа разговаривать с фашистами не имеем.

Делать такие надписи вошло в обычай не только у нас на корабле. Матросы писали на торпедах и на снарядах названия городов, где они родились и выросли и где сейчас хозяйничали — пусть временно — фашистские изверги.

Филипп Еременко звонит по телефону из дизельного отсека мичману Сидорову, просит не забыть:

— Хотя одну торпеду за Харкив, а як е лышня, то и дви.

Скромный и трудолюбивый Алексей Дмитриенко, не решаясь звонить, просит у своего командира отделения Аркадия Елюшкина посодействовать ему — пустить одну торпеду за его родное Запорожье.

Болью в сердцах наших бойцов отдаются поражения и потери. Горькие вести из дому влияют на настроение, и тут наша задача — рассеять грустные мысли людей, воодушевить их, укрепить силу духа.

Работа в отсеках заканчивалась. Надо было торопиться. Лежать на грунте становилось небезопасно. Ветер развел большую волну, и корпус подлодки начало бить о песчаный грунт. Это могло повредить одну из топливных цистерн и демаскировать нас масляными пятнами.

Во втором отсеке акустик Дмитрий Жеведь нес свою вахту, внимательно следя за вражескими кораблями, стоявшими на якоре. Он доложил, что шесть тральщи-

ка

ков снялись с якоря и скрылись за мысом. Внизу, под жилой палубой, в аккумуляторном помещении электрики Бондарь и Дядькин наводят порядок на батарейных элементах. На камбузе неразлучные кок Павел Киселев и вестовой Илья Ермолаев готовят вкусный ужин. Зонин остался в жилом отсеке. Хотя он и бодрился, но возраст, непривычка к подводному плаванию сказывались: только длительное дыхание загрязненным воздухом чего стоит! Зонин хорошо держался, но все заботились, чтобы он больше отдыхал.

Мы с Долматовым продолжали обход лодки. В центральном посту вахту нес Коновалов. Тут же вели работы трюмные Михаил Вальцев и Николай Миронов: в артиллерийском погребе они завинчивали гайки у ослабевших сальников и горловин — следствие недавних бомбежек.

Константин Настюхин со старшиной электриков Михаилом Таратоновым регулировали блок электрического управления рулями. Василий Чупраков и Василий Титков в своей крохотной радиорубке готовились к выходу на связь с Кронштадтом. В четвертом отсеке Борис Дядькин измерял плотность электролита в аккумуляторах, изоляцию кабельной сети, процентное содержание водорода. Это очень опасный и коварный газ: достаточно искры в электрическом выключателе — и скопившийся в отсеке водород из аккумуляторной батареи при определенной концентрации взорвется не хуже глубинной бомбы.

Павел Беляков, пользуясь тем, что гирокомпас остановлен, копался в его сложной и на первый взгляд страшно запутанной схеме, искал неисправности.

Люди очень устали. Воздух в отсеке тяжелый, спертый. Процентное содержание кислорода в нем понизилось, а углекислого газа — возросло. Дыхание у всех стало учащенным.

В дизельном отсеке наконец поставлена на место новая крышка цилиндра.

— На карандаш! — командует старшина Мочалин хозяину машины Аркадию Елюшкину.

«Карандашом» мотористы почему-то называют крепежный ключ длиной больше метра. Закрепляются анкерные болты. Вслед за этим устанавливается на место вся необходимая арматура.

Крастелев со своим помощником Шевяковым тщательно проверяют ходовые станции главных электромо-

торов. Даются последние указания Афанасию Бурдюку и Григорию Тимошенко: согласовать машинные телеграфы, замерить изоляцию главных электромоторов. Спустившись в трюм, инженер-механик убеждается в исправности линии вала.

Ею заведовал скромный моторист Иван Сагань. Обслуживать линию, проходящую по самой корме лодки, в тесном и холодном трюме, очень тяжело, но Сагань считал это главной боевой задачей. Ведь стоит недосмотреть за упорным подшипником, как подлодка будет лишена хода, а это равнозначно гибели корабля.

Сагань — единственный матрос на корабле, который был моложе нашего доктора. Светловолосый Иван Сагань, с почти детским, всегда улыбающимся лицом, уже успел узнать, что такое война. Он отважно дрался с фашистами на сухопутных подступах к Ленинграду, был ранен, выздоровел и прямо из госпиталя пришел к нам на корабль.

Пришел в самое тяжелое время — в дни суровой блокадной зимы. На корабле шел ремонт. Дали новичку в заведование линию вала. Аркадий Елюшкин тогда сказал ему:

— К лету, когда подводная лодка пойдет в боевой поход, ты, Иван, должен стать настоящим подводником.

— Есть стать настоящим подводником, — ответил Сагань и с головой ушел в работу.

Предстояло в несколько месяцев изучить корабль, овладеть специальностью моториста. С железным упорством он преодолевал трудности. На что в обычных условиях требовались недели и месяцы, Сагань тратил дни. Ремонтировал механизмы наравне со всеми, а когда его товарищи — Алексей Дмитриенко, Иван Синицын, Филипп Еременко — шли отдыхать, он брался за чертежи и учебники, ходил по отсекам, спускался в трюмы.

Но вот пришла боевая страда, и сейчас он в трюме, в самой нижней и дальней части корабля — у килы, спокойно заменяет отработанное масло в подшипниках. Здесь чистота и порядок. Трудолюбие, образцовое несение службы, дисциплинированность комсомольца Ивана Саганя известны всему экипажу.

Шторм наверху усилился, лодку заметно качало и по-прежнему ударяло о грунт. Мы сидели в кают-компании, заканчивали ужин, когда услышали, как снимают с якоря остальные корабли эскадры. Штурман

ИО

Петров насчитал на слух восемь кораблей. Один из них, двухвинтовой, — видимо, эсминец — прошел малым ходом точно над Л-3 и еще больше ее раскачал.

Объявили боевую тревогу. Шумы винтов постепенно затихали. Эскадра уходила на север. Очевидно, не выдержав свежей погоды на не защищенной от ветра стоянке, корабли возвращались в главную базу.

Еще на пути к своей позиции мы проходили мимо этой базы. Здесь несли усиленный дозор сторожевики и миноносцы, катера-охотники и самолеты. Один из миноносцев, обнаружив Л-3 гидроакустикой, увязался за нами и с группой катеров более двух суток неотступно преследовал. Всевозможными маневрами нам тогда с трудом удалось от них оторваться. Но, как говорится, нет худа без добра. Уходя от назойливых преследователей, мы на много миль отклонились от своего пути и попали в район встреч вражеских конвоев.

Коновалов нанес на карту эту точку randevu. Было решено на обратном пути заглянуть сюда: использовать место как запасную позицию.

...Когда Л-3 всплыла под перископ, то вражеские корабли были уже далеко на горизонте. Море штормило, перископ все время заливало водой, но боцман с инженером-механиком каким-то непостижимым образом умудрялись удерживать Л-3 на заданной глубине до темноты.

И вот ночь. Долгожданный момент всплытия наступил. Ветер гонит семибалльную волну. Потоки накрывают лодку вместе с рубкой. Держать корабль на нужном курсе трудно. Шахту притока воздуха к дизелям постоянно заливает, вода с ревом стекает по широким трубам в трюмы отсеков. Безостановочно работают помпы, выбрасывая ее за борт.

Нам нужно четыре-пять часов темного времени, чтобы зарядить батарею, провентилировать отсеки, связаться по радио с Кронштадтом: донести о своих действиях, узнать сводку Совинформбюро, а затем подойти к острову Рюген, чтобы занять там выгодную позицию для атаки кораблей при выходе их из военно-морской базы Засниц. От материка остров отделен проливом Штральзунд. Береговая линия Рюгена отличается большой извилистостью, а побережье — красочными меловыми берегами.

Балтика в это время года капризна. К рассвету, когда нам нужно было уходить под воду, шторм утих.

Море успокоилось: оно словно отдыхало, набиралось сил.

Лунные блики разливаются по морской глади, а над подводной лодкой бесконечный простор, усеянный звездами. Такие картины в мирное время обычно настраивают человека на философский, возвышенно-поэтический лад. Но нам пока не до лирики, нам пока не нужны ни близнецы Кастор и Поллукс, ни созвездие Ориона, самое яркое и красивое в северном полушарии... Нам нужно определить местонахождение корабля по маякам. Это проще, быстрее и значительно точнее, чем по звездам.

В южной части Балтики луна, «фонарь земного шара», светит так ярко, что в три часа ночи видимость на море, в особенности в сторону луны, на юг, доходит до пяти миль. Это девять километров!

Атакуя противника из-под воды днем, в штилевую погоду, трудно было рассчитывать на успех.

Стрельба торпедами из-под воды велась в те годы с помощью сжатого воздуха. Поэтому в «точке залпа» из аппаратов вместе с торпедами вырывался большой воздушный пузырь, демаскирующий подводную лодку. Кроме того, в торпеде, идущей на цель, отработанные газы машины в триста лошадиных сил оставляли позади себя заметный след в виде пенистой дорожки. На «Фрунзенце» не было системы беспузырной стрельбы и бесследных торпед. Это давало возможность врагу при хорошо поставленном наблюдении вовремя отвернуть от наших торпед, а кораблям охранения облегчало задачу атаки подводной лодки.

Чтобы избежать всего этого, мы решили атаковать в ночное время из надводного положения. Риск? Да. Связанный к тому же с большим напряжением нервов, особенно у тех, кто находится на мостике подводной лодки.

В подводной атаке почти всегда все ясно: обнаружил дым или мачты корабля на горизонте — даешь команду «торпедная атака», ложишься на курс сближения с целью, рассчитываешь по таблицам, когда надо лечь на боевой курс, и ждешь прихода цели на пеленг. Изредка поднимаешь перископ для замера расстояния, да не забывай дать команду, какие номера торпедных аппаратов приготовить. А то случалось, что командир подводной лодки приказывает: «Аппараты, пли!», а ему в ответ: «Какие аппараты? Носовые или кормовые?»

Пока выясняют да согласовывают, цель уже прошла пеленг залпа.

Атака ночью из надводного положения, да еще в районе сильной противолодочной обороны, более сложна и рискованна. Стоишь на мостике и прикидываешь в уме, как лучше проводить поиск и где. Не хочется приближаться к берегу: лодку могут обнаружить береговые радиолокационные или гидроакустические станции, и тогда противолодочные силы легко могут ее уничтожить.

Когда цель обнаружена, то не знаешь, что это за корабль, пока не сближишься с ним на расстояние залпа. Если это миноносец, то своим артиллерийским огнем, пока идет к нему наша торпеда, он сможет повредить прочный корпус лодки и лишит нас возможности погружаться. А это в условиях войны на Балтике — гибель.

Яркий свет луны облегчал нам поиск. Но атаковать корабли оказалось все же очень сложно. Как только мы сближались с ними на расстояние 35—40 кабельтовых, фашисты обнаруживали подводную лодку, транспорты выключали ходовые огни, резко сворачивали с курса и на полном ходу скрывались в темноте. Корабли охранения в это время открывали артиллерийский огонь и отсекали нас от цели.

За три ночи мы имели несколько таких встреч с врагом и каждый раз вынуждены были срочно уходить под воду. От невиданного напряжения люди неимоверно устали. Иной раз удавалось довести атаку до команды «Аппараты, товсь!», и вдруг вражеский корабль, идя зигзагом, поворачивал на новый курс. Тогда приходилось посылать в первый отсек к Дубинскому специального посыльного, чтобы передать команду «Отставить товсь». Использовать в этот момент приборы управления торпедной стрельбой было нельзя. Люди до предела напряжены и ждут, сосредоточив все внимание на стрелках приборов. Достаточно легкого щелчка или звонка на этих приборах, как «кнопка залпа» будет нажата и торпеды понесутся в пустоту...

Мы не теряли надежды на сближение с врагом, хотя бы на расстояние пяти-шести кабельтовых.

Терпение наше было вознаграждено в ночь на 29 августа.

Около 23 часов при сильной облачности, когда луна только изредка появлялась в просветах туч, мы обнару-

жили конвой, шедший на юг — в Германию. На этот раз удалось занять позицию залпа так близко, что от-вернуть от наших торпед в момент команды «товсь» гитлеровцы уже не могли.

Залп из четырех торпед накрыл колонну транспор-тов. Стоя на мостике, мы наблюдали, как два огром-ных, низко сидевших в воде транспорта почти одновре-менно были как бы приподняты кверху взрывами, а за-тем с грохотом, треском и пламенем рухнули на воду... На поверхности плавали доски, пустые шлюпки раска-чивались на небольшой волне.

Не ожидая, когда нас начнут преследовать силы противолодочной обороны, мы срочно погрузились под воду и взяли курс на север. Глубинные бомбы рвались где-то в стороне. Сторожевые корабли явно нас не ви-дели и в темноте вели беспорядочное бомбометание.

Говорю помощнику:

— Можно заняться перезарядкой торпедных аппа-ратов. Ложитесь на курс в точку, где вы пометили ме-сто встречи конвоев.

Радист Титков принял сводку Совинформбюро. На юге нашей Родины не стихают ожесточенные бои. Грозная опасность нависла над Сталинградом. От на*шего командования по-прежнему нет никаких радио-грамм.

Вскоре после войны, размышляя над характером ис-пользования подлодок на Балтике, я задался целью установить причины плохой радиосвязи между нашими подводными лодками и штабами. Одна из них заклю-чалась в том, что на узле связи не всегда учитывалась долгота места, где находилась лодка: это приводило к тому, что в момент сеанса связи лодка была под водой и принять радиограмму не могла.

Только длинные волны проникают в глубину моря. Гитлеровское командование использовало самую мощ-ную в Европе радиостанцию оккупированного Парижа и с Эйфелевой башни на длине волны 20 тысяч метров передавало все приказание своим подводным лодкам, находившимся в океане под водой.

Лучшее время для коротковолновых передач — пол-ночь. В это время можно на станции небольшой мощности держать надёжную связь с любой точкой земного шара.

В полночь подводная лодка проводит зарядку бата-рей, вентилируются отсеки, за бортом топится накопив-шийся за день мусор. Больше всего времени мы нахо-

дились над водой от нуля до трех часов утра — в среднем около 80 минут. После пяти утра Л-3 почти ни разу не была в надводном положении.

А радиogramмы на коротких волнах передавались на лодку в начале или конце темного времени суток, при этом не учитывалась разница во времени, когда на меридиане Кронштадта десять часов вечера, а на меридиане Берлина, где находилась Л-3, — только семь часов.

Ждать вражеского конвоя пришлось недолго. На следующий день старший лейтенант Луганский, стоявший на вахте, обнаружил в перископ дым и объявил боевую тревогу.

Быстро поднимаюсь в боевую рубку. Море снова штормит. На горизонте едва заметные точки. Внимательно всматриваюсь в перископ и вдруг соевем близко вижу миноносец, идущий курсом на юг.

Большие накатывающие волны не дают боцману возможности точно держать глубину. Словно какая-то неведомая сила все время стремится выбросить Л-3 на поверхность. Крастелев распорядился принять дополнительно в среднюю цистерну три тонны воды. Торпедисты готовят залп из двух торпед. В такую погоду миноносец вряд ли сможет нас атаковать, его бросает с борта на борт, но он мешает нам выйти в атаку на транспорты. Надо его уничтожить!

Полным ходом идем прямо на миноносец. Волны заливают перископ.

— Аппараты, товсь!

; Напряжение достигает предела.

— Аппараты, пли!

Торпеды вонзаются в кипящее море.

— Ноль раз, ноль два... ноль девять, десять, одиннадцать...

Взрыв, за ним другой. Л-3 уходит на глубину.

Убедившись, что нас не бомбят, спешим скорее всплыть под перископ, чтобы не пропустить колонну транспортов. Миноносца на поверхности уже нет. Пока Крастелев выравнивает дифферент и приводит лодку к нормальной плавучести, мы с Волынкиным отворачиваем от расчетного боевого курса на десять градусов, чтобы не оттягивать по времени момент залпа.

Когда Л-3 снова вышла на перископную глубину, то первый транспорт оказался за пределами курса атаки — ему повезло. Но вслед за ним идут еще три —

наш поворот на десять градусов оказался для двух из них роковым.

Залп из четырех торпед был так же удачен, как и предыдущий.

От взрыва всех четырех торпед образовалась водяная стена. Такое впечатление, будто море взметнулось к небу. Гром прокатился над волнами. Взрывы торпед слились в единый гул... Поднялся сноп огня — голубой, желтый, красный. Небо скрылось за этим страшным фейерверком.

Темные тени взлетели над пламенем, а затем упали, поднимая фонтаны воды. Это обломки яхт, мостика, труб. Я не отрываю глаз от перископа. Мне кажется, будто я смотрю в раскаленную бездну.

...В отсеках тишина. Слышен только гул машин да голос Коновалова, отдающего приказания, ответы трюмных машинистов, выравнивающих подводный корабль на ровный киль.

Как никогда до сего времени, чувствую огромное сплочение всего экипажа. Люди молча выполняют свои обязанности. Они не видят ни дневного света, ни цели, которую атакуют. Но от каждого из них зависит успех атаки.

— Лево руля, курс сорок пять, — даю команду Волынкину.

Наша задача выполнена. Мины поставлены, торпеды выпущены точно по врагу. Радиограмма командования приказывает возвращаться на базу.

— Отбой боевой тревоги, очередной смене заступить на ходовую вахту.

Спустившись из боевой рубки, я прошел к себе в каюту. Теперь можно было немного отдохнуть и заняться походным дневником. В то время некоторые командиры лодок вели дневники. Многие из них хранятся и ныне в архивах и наряду с другими документами минувшей войны представляют большую ценность.

Впоследствии прочел я дневник мичмана Сергея Ивановича Сидорова, секретаря партийной организации нашей лодки. Дневник партийно-политической работы. Он хранится в Центральном военно-морском музее в Ленинграде, экспонируется рядом с макетом Гвардейской подводной лодки Л-3.

С любезного разрешения Сергея Ивановича и сотрудников музея я хочу привести некоторые выдержки из этого дневника за 1942 год.

«9 августа. После обеда военком сообщил, что уходим на позицию сегодня. Проведено короткое совещание членов бюро с партактивом. Настроение экипажа отличное. Все идет хорошо, многие провожающие давали наказ: как можно больше топите фашистских кораблей. Выпущен боевой листок. На переходе к острову Лавенсари два раза проходил по лодке, смотрел, как несется вахта коммунистами...

11 августа. В 4 часа 30 минут отошли от пирса острова Лавенсари. Прошли полторы мили и легли на грунт, глубина 22 метра. Зонин читал свои рассказы. Выпущен боевой листок № 74. Утром проверил механизмы торпед, которые находятся в аппаратах. 15.30. Слышно 16 взрывов авиабомб — недалеко от лодки. В 17 часов ряд взрывов. Партбюро с вопросом приема в партию Мишина. 21 час 30 минут. Всплыли с грунта, произвели подзарядку батареи... Проверил давление воздуха в торпедах и дополнил его до нормального согласно инструкции.

12 августа. Лодка взяла курс на Гогланд. Идем на боевую позицию. Погрузились в 2 часа ночи...

14 августа. Находимся у выхода в Балтийское море. Настроение у людей хорошее...

15 августа. Беседовал с товарищами в первом отсеке по сообщению Совинформбюро... Надо поговорить с Ищенко о бдительности на сигнальной вахте... Наблюдается заболевание глаз у комсомольцев Волынкина, Золенко, Борисова. Надо срочно поговорить на эту тему с доктором Булыгиным. Беседовал с Беляковым. Он желает вступить кандидатом в члены ВКП(б). Провел заседание бюро (с 1 часа 15 минут до 2 часов 15 минут). Переписал протокол партбюро, подготовил дела о приеме в партию для партийной комиссии».

Может показаться странным, что заседание партийного бюро проводилось в два часа ночи, в то время, когда личный состав обедал. Как правило, мы жили в ночное время по дневному расписанию, а днем, наоборот, отдыхали: так было удобнее.

Изо дня в день Сидоров пишет в дневнике о той большой работе, которую он проводил на подводной лодке как секретарь партийной организации. И ни слова не говорит о том, что сам он нес вахту наравне с другими старшинами. Когда Сидоров отдыхал — понять трудно. В свободное от вахты время беседует с людьми

ми, собирает агитаторов, инструктирует редколлегию боевого листка.

Кстати, о листках: выпущены они на различных меридианах, широтах и морских глубинах. В массе сатирических рисунков, в разделе «Полундра» и в заметках, не всегда литературно гладких, встает живая история жизни и работы каждого подводника: электрики заняты поисками «омов», пожирающих энергию в обход счетчиков; критикуется вахтенный офицер, принявший обычную вешку за перископ подводной лодки; живописная картинка представляет экипаж Л-3 в гостях у Нептуна на дне Балтики — вот некоторые темы боевого листка. Нет, что ни говори, а без листков невозможно. И что бы я ни дал за них сейчас?

После памятной нам торпедной атаки Сидоров записал:

«1 сентября. Погрузились в 2 часа ночи, легли на грунт, пообедали в 2.30. Всплыли под перископ в 12 часов. Качает, на малом ходу с глубины 12 метров Л-3 выбрасывает на поверхность. В 17 часов торпедная атака. Произведен залп двух торпед по миноносцу. Слышен сильный взрыв. После залпа лодка провалилась на глубину 42 метра... снова атака: выпустили 4 торпеды, потопили еще два транспорта... Идем в подводном положении, в 20 часов пьем чай... Рады победе».

«3 сентября. Идем под водой, только погрузились (4.30). В 6 часов в первом отсеке собрали заседание партбюро. Прием в партию Дубинского, Бурдюка, Машинистова и Долгих.

4 сентября. Беседовал с Мочалиным, Таратоновым, секретарем комсомольской организации Титковым об их работе с агитаторами в отсеках. Командир обнаружил, что поправка гирокомпаса — минус 8 градусов, и она непостоянна, это очень плохо. Командир сказал штурману, что доверять такому компасу нельзя: ночью мы не обнаружили маяка Богшер.

5 сентября. Устье Финского залива, идет зарядка. Титков записал последние известия и передал их по отсекам. Погрузились, идем на глубине. Всплыли в 22 часа и через час срочно ушли под воду. Корабли финского дозора освещают прожектором залив. Мы немного попали в луч прожектора. Идем на глубине.

6 сентября. Идем в Финском заливе на глубине... проходим район Хельсинки. В 6 часов 15 минут взрыв вблизи борта. Взрыв сильный. В отсеках вышло из

строю много ламп освещения. В центральном отсеке слетели на палубу часы... Сгорели предохранители на станции гирокомпаса... В 7.50 снова два взрыва такой же силы. Перед взрывом слышал шуршание минрепа о борт подводной лодки... В 10.45 еще три сильных взрыва такой же силы. Все время идем на одной и той же глубине... Комиссар говорит, что удачно избрали глубину хода подводной лодки: шесть раз подрываемся на антенных минах — и пока все хорошо. В 16 часов слышен шум винтов катера с левого борта, он пересек нам курс, и на правом борту по курсовому углу 135 градусов шум катера исчез. В 16.30 приготовили систему регенерации воздуха и в 18 часов пустили. Слышно шуршание минрепов о правый борт, но взрыва нет, очевидно, не антенные. В 22 часа 10 минут сели на банку Кальбодатунд, но через 10 минут снялись и сразу же ушли под воду...»

Эта лаконичная запись, лишенная каких бы то ни было эмоций: «сели на банку... но через 10 минут снялись», — вызывает у меня и сейчас, сорок лет спустя, искреннее восхищение олимпийским спокойствием автора дневника.

Беда севшего на мель корабля может быть понятна до конца только морякам. В мирных условиях попавший на мель корабль, если удастся снять его с мели, ставят в док для осмотра и ремонта. Корабль любит глубину и не терпит мелей и банок. История мореплавания пестрит подобными несчастными случаями, зачастую кончавшимися гибелью кораблей.

Представьте себе нашу досаду: после такого успешного похода беспомощно сидеть на мели под самым носом у врага и ждать, когда тебя обнаружат, а затем расстреляют как мишень на учебных стрельбищах...

Мы собирались всплыть, когда почувствовали толчок.

— Полный назад, — скомандовал я, вбегая в центральный пост.

Мне казалось, что мы натолкнулись на затонувшее судно. Машины работали на задний ход.

— Отклонение от курса всего на два градуса, — слышу голос Петрова, — мы, очевидно, на банке Хельсинки — Моталло.

— Проклятая американская техника — гирокомпас, — ворчит Луганский.

— Продуть балласт, — команду Крестелеву.

Лодка всплывает. Быстро поднимаюсь на мостик, Море — полный штиль, видимость — десять-двенадцать кабельтовых, никаких кораблей. Тишина, только вокруг нас расплесканный на воде серебристый свет от тонкого серпа старой луны.

Балласт продут, но Л-3 крепко сидит на мели. Положение, видимо, безнадежное. Неужели все потеряно? Нужно действовать энергично. Не теряя ни секунды.

— Стоп, машины! Лево на борт!.. Машины, полный вперед! — кричу в центральный пост.

С шумом заработали электромоторы. Винты с ревом дробят воду. Но лодка ни с места. Бросаю взгляд в сторону Хельсинки — город должен быть чуть левее носа Л-3, но ничего разглядеть не могу: затемнение.

— Боцмана с лотом наверх, измерить глубину в корме и у носа. Стоп машины, прямо руль!

Чтобы сдвинуть лодку хотя бы немного влево, — сам не знаю, почему не вправо, но интуитивно чувствую, что сели мы на банку правым бортом, — отдаю новое приказание:

— Лево на борт! Правая машина — полный вперед, левая — средний назад.

Но лодка продолжает сидеть на банке, сдвинув нос всего на два градуса влево. Наблюдатель с левого борта старшина Земин докладывает:

— Товарищ капитан второго ранга, слева на курсовом угле десять градусов — силуэт корабля.

— Прекрасно, товарищ Земин. — Стараюсь казаться спокойным, а на душе кошки скребут.

Оборачиваюсь и вижу медленно идущее судно. Его едва можно рассмотреть. Серое на сером фоне, похоже, что невоенное — это уже лучше. На мачте корабля замигал клотиковый огонь: сыплет морзянку. Возможно, дает нам опознавательные или отвечает какому-либо своему кораблю, которого мы не видим. Рулевой Андрушак держит уже наготове «фонарь Семенова», луч света этого фонаря можно увидеть только в узком секторе обзора.

— Отставить фонарь, — команду рулевому сигнальщику, — запишите лучше сигналы. Возможно, пригодятся. Может быть, они принимают нас за рыбачий бот с выключенными огнями!

А сам думаю о пушках Л-3. В случае чего, будем

драться до последнего. Судно продолжает подавать сигналы, но мы не отвечаем.

— Оба орудия к бою!

Дубинский со своими людьми уже в боевой рубке.

— Приготовить станковый и ручной пулеметы! Пистолеты и гранаты на мостик.

Громкий голос Настюхина:

— Глубина у кормы три с половиной метра, в носу — двенадцать.

— Стоп электромоторы, прямо руль.

— Товарищ командир, — раздается голос Земина, — силуэт корабля скрылся в западном направлении.

Как гора с плеч...

— Приготовить оба дизеля, заполнить носовую группу цистерн, — команду Крастелеву.

За счет дифферента на нос корма заметно приподнялась. Даю обоими дизелями средний — подлодка вся дрожит, но не двигается с места. Чувствую, что мой голос срывается на крик:

— Оба дизеля на самый полный вперед!

Что ж, если и этот ход не поможет, тогда...

Невольно вспоминаю, как погибла на минах в этом районе подводная лодка Л-2 под командованием моего друга Александра Петровича Чебанова... Л-2 осенью сорок первого года шла в отряде кораблей капитана II ранга Нарыкова, направлявшихся на полуостров Ханко. Попав на недавно выставленное противником минное поле, отряд понес потери. Всего за несколько дней до этого выхода в море штурман Л-2 поэт Алексей Лебедев писал своей жене:

Переживи внезапный холод,
Полгода замуж не спеши.
А я останусь вечно молод
Там, в тайниках твоей души.
А если сын родится вскоре,
Ему одна стезя и цель.
Ему одна дорога — море,
Моя могила и купель.

Что это? Предчувствие? Случайность? Нет. Вероятнее всего, неистребимая любовь к морю. Даже когда оно грозит непоправимой бедой.

Слышу за своей спиной ликующий голос штурмана Петрова:

— Товарищ командир, лодка имеет ход.

Но я уже и сам почувствовал это: Л-3 скользит по грунту, обдирая днище, с шумом и треском, ныряя носом на глубину.

— Товарищ командир, — тревожным голосом докладывает Земин, — силуэт корабля слева.

Час от часу не легче!

— Стоп дизеля! Лево на борт. Все вниз, срочное погружение!

Даю последнюю команду, и едва Дубинский вскакивает на трап, ведущий внутрь лодки, как я уже сижу у него на шее, закрывая люк. Еще несколько секунд, и мы на глубине сорок метров. Над нами проносится сторожевой корабль. Ждем разрывов бомб, но их почему-то нет. Шум винтов затихает, сторожевик ушел. Вовремя мы погрузились.

На полном ходу проходим в сотне метров от места гибели минного заградителя Л-2. Даю команду:

— Встать. Проходим над подводной лодкой «Сталинец». Смирно! — Минута молчания.

В море памятников погибшим не ставят. Иногда на карте координаты трагедий помечают точкой. Проходя близ этого места, на корабле приспускают флаг.

Спустя много лет после войны я был взволнован одним приказом. Вот он:

«Из приказа командующего Краснознаменным Северным флотом.

Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-североморцев на местах героических боев определить координаты мест боевой славы...

Широта 69° 3Г сев. Долгота 33° 39' воет. Здесь 10 августа 1941 года сторожевой корабль «Туман» дрался с тремя эсминцами противника. «Туман» погиб, не спуская своего боевого флага.

Широта 76° сев. Долгота 91° 31' воет. Здесь 25 августа 1942 года ледокол «Александр Сибиряков» дрался с немецким крейсером «Адмирал Шеер». Ледокол погиб, флага не спустив...

Всем кораблям, проходящим объявленные координаты мест боевой славы, приспускать флаги, подавать звуковые сигналы...»

И в те страшные для экипажа Л-3 минуты мы не

могли не отдать воинских почестей погибшим воинам, нашим боевым друзьям.

Самым напряженным мгновениям, когда душа и воля человека испытываются на прочность, рано или поздно приходит конец.

Спускаюсь в центральный пост.

Подходит вымученный, усталый боцман:

— Неплохая порция острых эмоций! Для некоторых — и порция страха...

Но зачем лукавить перед самим собой? Я подумал: если бы у меня было время растеряться, то я тоже получил бы эту «порцию» за те десять минут. Нет такого человека, который бы ничего не боялся. Но опасность, которая вас подстерегает, страшна только до того момента, пока она неизвестна. А как только она становится ясной — вы мобилизуете все силы на борьбу с ней. Здесь уже не до переживаний. И вы побеждаете..

...Перед тем как начать форсирование Финского залива, мы получили сообщение командования о новых антенных и донных минах, выставленных противником на меридиане Хельсинки — Порккала-Удд, на Гогландском рубеже и в Нарвском заливе. Нам рекомендовали маршрут севернее Гогланда. Мы должны были с ненадежно работающим гирокомпасом попасть в узкий проход шириной не более мили. Почти год тому назад Л-3 была на позиции у этой узкости и была готова встретить эскадру противника. Как ни заманчив был этот чистый от мин путь, но, получив жестокий урок в те минуты, когда мы сидели на мели (что значит плавать с неисправным компасом!), мы все же решили идти к югу от Гогланда.

К самому опасному месту подошли 8 сентября.

Из радиогаммы командования было известно, что неделю тому назад подводная лодка Щ-323 подорвалась на донной mine к югу от Гогланда и только благодаря умелым действиям, мужеству и хладнокровию командира, капитана II ранга А. Г. Андропова и всего экипажа «щука» все же вернулась на остров Лавенсари.

В эти последние дни похода Сидоров записал в своем дневнике:

«7 сентября. Надводный ход. До 4 часов заряжаемся. Погрузились, легли на грунт, глубина 51 метр... Командир принимает решение, каким курсом идти к Лавенсари. В 12 часов под перископом идем к островку Родшер... в 17 часов проходим у южного Гогланда. В 21 час

идем на глубине... под килем 15 метров, проходим под минным полем, готовность № 1, слышно, как трутся минрепы по борту лодки...

8 сентября. Проходим меридиан острова Гогланд на глубине... В 0.45 над нами взорвались две антенные мины. В 2 часа легли на курс 92° к Лавенсари. Пустили регенерацию, в 3 часа объявили готовность № 2. Команда обедает, идем на глубине 40 метров. В 10 часов легли на грунт у острова Лавенсари. В 17 часов провел заседание партбюро, приняли в кандидаты партии Луганского, Тимошенко и Жеведя. В 20 часов всплыли. Нас встретили два катера МО. Немного прошли вперед и снова легли на грунт... Всплыли в 22 часа. Нас встретили два тральщика. Дали ход и пошли к пирсу.

9 сентября. В 1.30 подошли к пирсу. При швартовке к пирсу намотали трос на правый винт. До 5 часов работали по очистке винта. Опускались в приборе ИСМ (индивидуальная спасательная маска).

Вальцев снял всего один оборот троса вокруг винта. После Вальцева делал попытку спуститься Миронов.

Опустился Мочалин. Как он говорит, швартов разматал, но его закусало между винтом и дейдвудом. Вытянуть удалось с помощью кормового шпиля. В 18 часов командир лодки собрал личный состав в первом отсеке, рассказал о последнем этапе перехода Лавенсари — Кронштадт... В 22 часа дали надводный ход и пошли в сопровождении тральщиков и катеров в Кронштадт».

Треклятый трос! Только его нам и не хватало... Может быть, какой-нибудь корабль, в спешке отходя от пирса, где глубина всего пять метров, утерял стальной трос, и мы при подходе зацепили его себе на винт? Да так зацепили, что всю ночь провозились и с трудом от него избавились благодаря смелому и находчивому Мочалину. Второй раз за короткое время он выручал наш корабль из беды.

Кем он был до службы на флоте? Короткие, сухие анкетные записи: москвич, металлист, метростровец. Типичный путь комсомольца тридцатых годов.

Шел по этой дороге и Александр Мочалин. Так он оказался в Военно-Морском Флоте, на Балтике, мотористом на подводной лодке.

От ученика до главстаршины группы мотористов — длинный и крутой путь, каждая ступенька которого давалась нелегко. Но разве существуют иные, легкие пути к ратному мастерству и подвигу? Для меня Мочалин —

олицетворение моряка. Со способностью к самоотречению, с готовностью всегда прийти на помощь и предотвратить беду, если она угрожает товарищам. Сильный, волевой человек. Широкие плечи и крепко посаженная голова. Умные карие глаза.

Короткое мочалинское «Есть!» звучит не как «Будет сделано», а как «Сделано». Не было случая, чтобы его слова оказались невыполненными. В этом сила Мочалина. Это объясняет выбор, который сделал командир боевой части в июне сорок первого, когда надо было идти исправлять горизонтальные рули в открытом море.

— Пойдете со мной? — спросил тогда Крастелев.

— Есть идти в цистерну!

— Готовьтесь.

— Есть!

Когда привод был исправлен, Крастелев сказал:

— Если бы на войне все так бесстрашно и быстро работали, как вы.

— Есть так работать! — ответил Мочалин.

Это «Есть!» прозвучало и сейчас, на Лавенсари, когда ни Вальцев, ни Миронов ничего не могли сделать со стометровым стальным тросом, намотавшимся на винт. Лишиться винта и идти в Кронштадт 60 миль под одной машиной — на это решиться мы не могли.

Возня с тросом длилась всю ночь и не дала нам возможности зарядить батарею, а за трое суток подводного перехода она сильно разрядилась. Люди устали от непрерывного кислородного голодания, нервного напряжения, которому подвергались в течение месяца — каждый день, час, минуту. Ведь за время этого похода мы прошли почти полторы тысячи миль под водой, 78 раз пересекали линии минных заграждений, на пяти из них подрывались, вражеские корабли сбросили на наши головы более 200 глубинных бомб. И все же «всем смертям назло» мы вернулись в родной Кронштадт, увеличив свой счет потопленных транспортов и кораблей противника с трех до двенадцати.

И вот она — последняя запись Сидорова о немыслимом том походе:

«10 сентября. В 5.00 пришли на Большой Кронштадтский рейд, стали на якорь. В 6.00 снялись с якоря и пошли к пирсу в Купеческую гавань. В 6.30 подошли к пирсу. Нас встретили члены Военного совета Краснознаменного Балтийского флота и председатель Ленгориеполкома. На пирсе больше 500 человек...»

Итак, мы в Кронштадте.

Поданы сходни. Мой короткий рапорт командующему флотом вице-адмиралу В. Ф. Трибуцу. Крепкие рукопожатия. По русскому обычаю он обнимает и целует меня, вслед за ним я в объятиях Петра Сергеевича Попкова.

Члены Военного совета переходят с пирса на подводную лодку. Адмирал Трибуц здоровается с выстроенным на верхней палубе личным составом, затем поднимается на мостик и обращается к экипажу и собравшимся с короткой речью.

Потом нам преподносят традиционных — по счету потопленных судов — поросят. Командир береговой базы Эдуард Михайлович Чернов шутливо жалуется комфлоту на подводников, которые скоро разорят его свиноферму.

Экипаж сходит на берег, и со всех сторон тянутся к нам руки друзей...

После боевого похода нас разместили в светлых и уютных кубриках, хорошо оборудованных и меблированных. Мы не только отдыхали, но и готовили свой корабль к новым боевым походам. Нам хотелось до наступления зимы успеть еще раз прорваться в Балтику, на коммуникации противника.

Проверялись и ремонтировались все механизмы. Работали по 18 часов в сутки. Особенно меня тревожил гирокомпас. Для моряка неисправный компас — сущее горе. Недавний случай с посадкой Л-3 на банку подтверждал это. С трудом, но все же мне удалось убедить начальство, что дальнейшее плавание со старым компасом невозможно. Мы получили гирокомпас отечественной марки, который уже хорошо зарекомендовал себя на практике. Единственным недостатком его была сложность схемы. На установку и монтаж гирокомпаса требовалось много времени и квалифицированные рабочие из Гидрографического отдела флота. Нам же выделили всего одного специалиста, к тому же истощенного, больного дистрофией: блокада не обходила стороной никого.

Зная своих подводников, я заверил командование, что мы поставим компас за две недели — в срок более короткий, чем это обычно делалось. В помощь мастеру-гидрографу и штурманскому электрику Павлу Белякову, впервые встретившемуся с таким типом компаса, я назначил Бориса Дядькина — электрика, способного ра-

ционализатора. У этого подводника, в прошлом ленинградского рабочего, были поистине золотые руки. Дядькин всегда что-то конструировал, изобретал, рылся в технических справочниках, учебниках по электротехнике. Изучая корабельные механизмы, Дядькин думал над тем, как упростить конструкцию отдельных приборов, как увеличить живучесть, боевую мощь своего корабля. За два года службы на подводной лодке Борис Михайлович, как любил величать его электрик Афанасий Бурдюк, усовершенствовал несколько узлов в электрооборудовании, сконструировал ряд приспособлений, которые оказались удачными и оправдали себя.

Когда я вызвал к себе Дядькина и предложил ему взяться за монтаж отечественного гирокомпаса, он охотно согласился. Беляков, Дядькин и мастер из Гидрографического отдела работали почти без сна и отдыха, но установили гирокомпас, как и было условлено, за четырнадцать дней.

Консультировавший «ударную тройку» и принимавший от нее работу дивизионный штурман Наполеон Наполеонович Настай остался доволен. Гирокомпас надежно показывал истинный меридиан. Отличный штурман-гидрограф, знаток электронavigационных приборов, Настай почти не отлучался с подводной лодки, не покидал штурманскую часть, проверяя карты, лоции, приборы кораблевождения.

Подготовка к походу шла во всех боевых частях, проводились тренировки личного состава на боевых постах и в учебных кабинетах. Экипаж боролся за право называть «Фрунзенец» снайперской подводной лодкой.

Недели напряженной подготовки к боевому походу. И вдруг — торжества! 14 октября нас вызвали из Кронштадта в Ленинград для вручения правительственных наград. В зале Революции Высшего военно-морского училища имени Фрунзе собрались подводники, наши гости — прославленные катерники и летчики. Особенно красивым и нарядным выглядел зал в тот памятный день, когда я привел в него экипаж «Фрунзенца» в полном составе. Вдоль голубых стен уже стояли черные шеренги с голубыми матросскими воротничками — экипажи подводных лодок «Дельфин» и «Лембит».

Наше место — слева от сцены, недалеко от мемориальной доски в память того, что здесь, в этом зале, в 1917 году выступал В. И. Ленин. Об этом историческом событии я впервые узнал, когда пришел в училище, на

вступительные экзамены по математике. Свыше 300 столов, расставленных рядами. Между ними широкие проходы, где разгуливали «наблюдатели». Стоявший в зале деревянный бриг «Наварин», подаренный морскому корпусу адмиралом П. С. Нахимовым, напоминал о громокипящих морских баталиях. Это был настоящий бриг, только днище его было спилено по ватерлинию. Метра на полтора над паркетом возвышались борта с пушечными портами, а дальше, под потолок зала, уходили мачты — со стеньгами, реями и вантами, с любовно ухоженным такелажем. Как гордились мы этим бригом! Он вплывал в зал свидетельством незыблемости славных традиций русских моряков, напоминая о героическом прошлом, зовя молодых военморы Советской страны на будущие подвиги. (К великому сожалению всех нас, «Наварин» не дожил до нынешних дней: в 1934 году он был распилен на дрова по приказанию нового начальника училища комдива Буриченко, пришедшего из кавалерии.) А когда во время балов на бриге зажигали ходовые огни, они, точно в штилевом море, отражались в изумительно натертом паркете. Более двух тысяч пар кружилось в вихре вальса в зале под мощный духовой оркестр, располагавшийся на хорах.

Торжественный акт вручения правительственных наград начался.

Чувство искреннего удовлетворения испытывали мы, когда вручали награды нашим товарищам по оружию — подводникам «Лембита» и «Дельфина», потопившим по три вражеских транспорта.

После того как закончилась торжественная часть, командующий флотом пригласил всех награжденных и гостей спуститься на первый этаж — в столовую. Там были накрыты столы для скромного ужина. В обстановке блокадного города это тоже было большим праздником.



ГЛАВА ШЕСТАЯ



«ТОПИ ИХ ВСЕХ!»

Осенний вечер. В воздухе не то снег, не то дождь: ледяное крошево бьет в лицо.

Балтийское осеннее ненастье и... праздничное настроение.

Сегодня, 29 октября, снова отправляемся в море. На пирсе — прославленные асы глубин. Вот хладнокровные Александр Ващенко и Иван Травкин, неукротимые Осилов и Мыльников, отважный Маринеско.

Как-то незаметно стало традицией не только встречать, но и провожать подводные лодки в море.

Шквал аплодисментов — на трибуне Всеволод Вишневский.

— Моряки, подводники! — сказал Вишневский. — Надо набирать силы. Ленинград, Балтфлот идет в новые бои. Вы — впереди... Так бейте же фашиста — в душу, в голову, в сердце! Топи их всех!..

Недалеко от пирса разорвался снаряд. Другой угодил в здание штаба, разворотив на втором этаже кабинет флагманского врача, который, к счастью, находился сейчас с нами на пирсе.

Гитлеровцы словно задались целью сорвать пламенную речь Вишневского. Началась контрбатарейная

борьба. В дело вступили форты. За ними — линейный корабль «Марат» и крейсер «Киров». Эта своеобразная дуэль слишком дорого нам обходилась. Например, для того чтобы уничтожить только одну двух-трехорудийную батарею противника, необходимо было потратить до тысячи снарядов крупного калибра (150-миллиметровых и более). В блокадных же условиях, когда боеприпасов поступало мало и норма суточного расхода на ствол лимитировалась пятью-шестью снарядами, расчеты приходилось вести не на уничтожение, а на подавление артбатарей противника. Небезынтересно отметить, что суммарный вес 150-миллиметровых снарядов, нужных для уничтожения одной батареи противника, равнялся 50 тоннам, что соответствовало примерно 500 тысячам суточных норм хлеба. Это обстоятельство учитывал Военный совет фронта и городской комитет обороны при расчетах перебросок грузов в осажденный город.

Земля и воздух ревели от яростной стрельбы.

Но Вишневский продолжал:

— Днем, ночью, в дождь и ветер встретит вас Ленинград на этом же пирсе, горячо обнимет, поцелует и скажет: «Хорошо поработали, подводники! Прекрасно провели свои октябрьские походы. Будут помнить гитлеровцы удары русских балтийцев!» Идите, друзья! Идите и возвращайтесь с победой!

Вишневский закончил речь как раз в то мгновение, когда разорвался последний снаряд.

Артиллерийский налет противника был подавлен. Но форты били уже по другим целям.

...Наш митинг закончился принятием присяги.

Представитель Л-3 Василий Титков от имени комсомольской организации прочел ее текст: «Мы идем на смертный бой во имя своей жизни, своего народа, своей Родины. Мы клянемся тебе, Родина, что не дрогнем в бою, не пощадим врага, выполним свой воинский долг с достоинством и честью, как требует того наш народ, на верность которому мы присягали, вступая в боевую семью подводников Балтики. Мы клянемся не посрамить их боевых знамен, их славных традиций».

Член Военного совета Смирнов закрывает митинг.

— Крепче удары! — говорит он. — Желаю вам семь футов под килем.

Этими словами по доброй старой традиции друзья напутствуют моряков, уходящих в дальнее плавание. «Семь футов под килем» — это значит сквозь неизбеж-

но

ные в долгом пути штормы и грозы, через опасные отмели и рифы привести свой корабль к намеченной цели, не разбив, не повредив его. В этих словах, освященных многовековым моряцким обычаем, заключена народная мудрость: уходящим в трудный путь создать хорошее настроение, вселить в их души уверенность в победе. Тогда не столь страшными кажутся любые препятствия, тогда сильнее становится человек.

Короткая команда «Отдать швартовы» — и Л-3 бесшумно скользнула в темноту осенней ночи.

Мы держим курс на запад, к дальним вражеским берегам. Мстить, беспощадно мстить врагу, осквернившему землю Отчизны.

По выходе за кронштадтские боны я знакомлю штурманов с принятым решением — как, где и каким способом форсировать залив. Оказалось, что их предварительная прокладка не совсем совпадает с моим решением. Сказать, что я не доверял своим людям, вряд ли будет справедливо. Но хранить тайну — это было выработано у меня с первых дней войны.

Прежде чем принять решение на переход Финским заливом, я много работал над документами вернувшихся с моря подводных лодок, советовался с их командирами, изучал разведсводки штаба подводных лодок и штаба флота. Так постепенно у меня складывалось мнение о каждом участке перехода. Мне не было никакой необходимости все это где-то записывать и ставить на записи гриф «секретно». Хотя в дневник свой я всегда что-нибудь заносил. Весь Финский залив с его протяженностью в 220 миль я знал на память до мельчайших подробностей. Поэтому, взяв карту штурманов с их прокладкой, я тут же исправил некоторые курсы. Они отличались от моих всего на пять-шесть градусов, но для Финского залива и это имело значение. Ошибка даже в четверть градуса в курсе порой стоила нашим подводникам жизни.

Далеко остался берег, едва заметны очертания города-крепости Кронштадта. Мы бросаем прощальный взгляд туда, где час назад стояли и готовились в далекий и опасный рейс. Вечерний мрак. Густой, мокрый снег закрывает берега. Купол собора на Якорной площади, как и ленинградский «Исаакий», является хорошим ориентиром, но он не виден, и определить точное место корабля становится трудно.

А мне кажется, что я все еще слышу Кронштадт:

Последний привет с боевых катеров,
И вот уж нельзя разглядеть их.
И мы далеко от родных берегов
И близко от славы и смерти.

Отдавая священный долг Родине, с ожесточившимся после утрат близких и боевых побратимов сердцем, с непоколебимой верой в грядущую нашу победу, я говорю: «Да, далек любимый берег. Да, мало нас. Мы вроде бы — ничтожный островок родной земли. «Горсточка русских людей в подводной скорлупке железной». Но нас послала Родина в бой. И мы должны выстоять!»

До острова Лавенсари мы идем вместе с подводной лодкой «Комсомолец». При подходе к острову Сескар нас атаковали торпедные катера. Эскорт их встретил артиллерийским огнем. Били по катерам и пушки подводных лодок. Старший лейтенант Дубинский умело управлял стрельбой. Атака отбита — и мы на Лавенсари. Короткая передышка. Подзарядив батарею, снова вперед — на запад.

В последний раз дивизионный штурман Настай пленгует еще заметную башню-маяк на Лавенсари, и мы погружаемся.

Первую зарядку батареи проводим буквально на пятчке, между двумя минными полями, в расчете, что враг вряд ли сунется в такой «суп с клецками». Для этого нужна уверенность в точном знании места своего корабля. Гирокомпас работает отлично.

Проверяем все. Следим неотрывно за показаниями приборов, учитываем возможный снос глубинным течением. Пользуемся безукоризненной работой эхолота.

Работу штурманов я все время проверяю. Малейшая неточность, и... поход может оборваться. Как оборвался он у «Комсомольца». С Лавенсари нас вместе с «Комсомольцем» тральщики вывели до точки погружения. Пожелав друг другу счастливого плавания, мы нырнули и пошли разными курсами.

Еще в Кронштадте, знакомясь с маршрутом «Комсомольца», я высказал Якову Павловичу Афанасьеву свое сомнение об одном из участков избранного им маршрута. Видимо, из любезности Яков Павлович согласился со мной, но на карте, как я убедился, будучи на его лодке на Лавенсари, никаких изменений не сделал. Я советовал Афанасьеву идти за Л-3 в кильватер с интервалом в 35—40 минут. Он снова согласился. Но, зная его харак-

тер, я понял, что принятое решение он не изменит и пойдет только так, как сам решил.

О гибели «Комсомольца» мы узнали уже по возвращении Л-3 в Кронштадт. Лодка уничтожила и повредила несколько транспортов, атаковала вражеский минный заградитель, но вернуться в базу ей было не суждено: очевидно, при возвращении она подорвалась на mine.

...Взрыв — антенная мина. Удар страшной силы, секундный шок. Смотрю на прибор глубины: было 40 — стало 70 метров. Подводная лодка лежит на грунте. Но расчеты показывают, что мы в намеченном для зарядки месте.

— Всплывать, — команду Крастелеву, — приготовиться к зарядке батареи.

Противник выставил заграждения из антенных мин — против подводных лодок, но надводным кораблям плавать по такому минному полю относительно безопасно. Поэтому я и решил всплыть.

Под трубный рев продуваемых цистерн замерла стрелка глубиномера, и тут же закачалась другая — креномера. В Финском заливе волна не такая уж большая, но бестолковая: ветер с запада, течение с востока создают сплошную толчею.

— Погасить освещение в рубке! — даю команду рулевому и поднимаюсь по вертикальному трапу к рубочному люку.

Ни один отблеск света не должен вырваться из рубки в ночную темень. Мало ли кто осматривает сейчас поверхность — вражеский самолет или катер-охотник. Скрытность — вот главное оружие подводной лодки, и владеть им в совершенстве обязан прежде всего командир. Он должен видеть все, а его подводную лодку — никто. В этом одна из задач тактики командира, начиная с подготовки его экипажа к боевым действиям еще в мирное время и кончая совершенствованием ее в море в боевых условиях.

Звякает кремальер — запирающий механизм, — отдраен верхний рубочный люк. Упираясь ногами в трап что есть силы, выжимаю толстенную круглую крышку килограммов на двести. Она плавно поднимается вверх, в этом мне еще помогает специальная компенсационная пружина. Выхожу на мостик.

С этой минуты все на лодке подчинено пребыванию ее в надводном положении.

Безлунная ночь. Где-то вдали у горизонта — лучи

прожектора, направленные поперек залива. Усиливаю наблюдение; На мостике вместе с сигнальщиком Андрущакон вахту несет зоркий Титов. Вахтенный офицер Дубинский внимательно следит за обстановкой.

Все готово к срочному погружению. Мои расчеты оправдались. Благополучно совершаем четыре галса вдоль кромки минного поля. Пребывание на поверхности не такое уж долгое, но мы успеваем подзарядить аккумуляторную батарею, запастись атмосферным кислородом, провентилировать отсеки, добавить воздуха высокого давления в специальные баллоны.

У штурманов свои заботы — отыскать в разрывах осенних облаков звезду, «посадить» ее зеркальцами секстанов на линию горизонта, которая сейчас совсем не «линия», а мутная полоса.

А в пятом отсеке, у работающих на полную мощность дизелей, заядлые курильщики жадно пытаются надымиться впрок.

Ну вот, кажется, все дела переделаны, Л-3 уходит под воду на долгие часы. Надо пройти ряд минных полей и соблюсти полную скрытность. Строго держим курс и заданную глубину, учитываем каждую милю, приближающую нас к выходу в море, а значит, и боевым действиям. Медленно тянется время, в лодке напряженная тишина.

Вдруг сильный удар — взрыв, — еще одна антенная мина. Лодка повреждений не имеет. Боцман быстро и точно переложил рули в нужное положение и не дал нам погрузиться ниже заданной глубины. Под килем, на дне, возможны донные мины. Невольно говоришь спасибо строителям этого славного подводного корабля. Добротно сделано, ничего не скажешь.

Утром с помощью перископа взяли пеленг на маяк. Место по счислению штурманов оказывается точным. Довольны все: Настай, Петров и Луганский, хотя внешне никто своих чувств не выдает. Поправка гирокомпаса по-прежнему ноль. В этом большая заслуга штурманского электрика Павла Беякова.

1 ноября. Наконец мы в Балтийском море, открытом и свободном. Прорвались. Всплыли в надводное положение. Темная, ночь. Море спокойное, по-осеннему холодное. На мостик поднялся старший лейтенант Шелобод — укутан, словно кочерыжка в капусте, и движется как робот, сделанный юными техниками.

— Что с вами, Леонид Иванович? — спрашиваю его.



— Не знаю, товарищ командир. Наверно, простудился. Доктор сказал: потеплее одеться, и можно идти на вахту.

— Идите вниз, — говорю ему, — и передайте Коновалову: заступить на верхнюю ходовую вахту.

Даю ход подводной лодке дизелями. Что за чудо: море словно зажглось. И тут же вспомнил далекое Охотское море. Будучи слушателем Военно-морской академии, я проходил стажировку на Тихоокеанском флоте. Без преувеличения скажу, что однажды там в безлунную ночь на эскадренном миноносце мне довелось наблюдать настоящее чудо природы. Почти сразу после захода солнца море зажигалось таинственным светом, а при небольшом волнении даже пылало.

Оказывается, фосфорическое свечение вызывают микроскопические планктоны, организмы, бактерии, животные длиной не более одного сантиметра. Среди них медузы, рачки, черви и рыбки.

В японской армии и флоте уже тогда применяли сушеных рачков как источник свечения. Света от щепотки смоченных и растертых на ладони рачков было достаточно для чтения ночью донесения, карты или другого документа без нарушения светомаскировки.

— Свет моря не только радует глаз. Горящий след выдает во мраке ночи подводную лодку, — замечает мой помощник Коновалов, заступивший на вахту, и просит разрешения уменьшить ход.

Пришлось снизить скорость лодки до самого малого. Легли на курс к Або-Аландскому архипелагу. Время от времени вахтенный офицер стопорил ход, чтобы дать возможность акустику прослушать опасные сектора, где возможны позиции вражеских подводных лодок. Открывается знакомый нам огонек — маяк Утэ. Расхождение нашего истинного места с расчетным ничтожно — полпроцента. Это, конечно, более чем хорошо.

В боевом приказе на поход Л-3 было сказано: «Поставить минные банки в северной части Балтики, после чего действовать на путях сообщения в районе Мемель — Виндава».

За двое суток пребывания в районе Утэ мы установили, что транспорты противника, направлявшиеся в Турку и другие порты Финляндии, пересекают так называемое Аландское море в южной его части, потом поворачивают на восток и в районе банки Секстан, на курсе к маяку Утэ, уходят в шхеры.

Нам известно, что на подходах к Утэ и Ногшеру противник выставил на позиции подводные лодки, используя тактику засад. Здесь же несут дозор сторожевые катера и самолеты. Чтобы разведать более подробно район Утэ, подходим как можно ближе к маяку. Штормовая погода благоприятствует Л-3 — вражеские катера и сторожевые корабли укрылись в базах.

Ветер с юго-запада усилился до семи баллов, низкая облачность временами со снежными зарядами уменьшала видимость настолько, что единственным ориентиром — маяк Утэ — надолго исчезал из поля обзора перископа. Воспользовавшись временным улучшением видимости, мы вышли на узкий фарватер, ведущий с юга к Турку, и поставили мощную минную банку. Потом отошли мористее и легли на грунт на глубине 70 метров с расчетом вести наблюдения за движением судов при помощи гидроакустических средств.

Вскоре со стороны шхер появились корабли, наш гидроакустик насчитал их более 12. Всплыв под перископ, я еще раз убедился в отличном слухе Жеведя. На выходе из шхер виднелись маленькие точки черного дыма, потом появились и мачты транспортов конвоя, направлявшегося в море. При движении на юг один из транспортов подрывался на наших минах. Остальные повернули на обратный курс и скрылись за островами.

Еще трое суток несли мы вахту в районе Утэ, но противника как ветром сдуло. Шторм не утихал. Непогода, видимо, разыгралась надолго. Она доставала нас даже на глубине 40 метров. Говорят — нет хуже ждать и догонять. Ждать мы больше не могли. Да и бессмысленно было ждать, когда и кто подрвется — на это есть органы разведки. По плану нужно было идти в район Мемеля.

Времени было мало. Ленинградская зима того и гляди могла застать нас на Балтике, сковать льдами восточную часть Финского залива. Поэтому с наступлением темноты Л-3 легла на курс к новой позиции.

Переход из района Утэ к Мемелю прошел спокойно.

— Место нехлебное, — шутил Коновалов.

Однако в первую же ночь мы увидели множество огней сторожевых катеров и кораблей. Судя по всему, не зря они крутились на подходах к Мемелю.

Темная, безлунная ночь. Небольшой ветер с берега доносит гудки портовых буксиров. Рядом со мной на мостике вахтенный офицер Дубинский. Не было еще такого случая, чтобы мимо нас прошел незамеченным вра-

жеский корабль, если на вахте Дубинский. Вот и сейчас он спешит доложить:

— Слева шестьдесят градусов, крупный корабль идет на пересечку нашего курса.

— Все вниз! Первый и четвертый аппараты, товсь!

Быстро устанавливаю на ночном прицеле исходные данные и едва успеваю дать команду «Пли!», как корабль, оказавшийся миноносцем, освещает нас прожектором, резко поворачивает на подводную лодку и открывает пулеметно-пушечный огонь.

Мы ушли под воду вовремя. Когда миноносец промчался над нами, глубиномер показывал 12 метров. Все мы слышали взрыв одной торпеды.

— В кого она попала? — шутя спрашиваю торпедистов Петра Мишина и Владимира Молочкова.

— Вам видней, товарищ командир, — улыбается старшина первой статьи Мишин.

Оторвавшись от преследования, вернулись на фарватер и выставили минную банку. Интересно, что минную постановку у Мемеля Л-3 провела почти в том же месте, что и летом сорок первого года.

Переходим к Либаве. Вскоре получаю по радио приказание вернуться в базу. На счету пока всего один потопленный транспорт. Обидно везти торпеды обратно. Но приказ есть приказ.

Нам надо запросить у командования разрешение задержаться в море хотя бы еще на недельку. Но каждый выход радиста в эфир небезопасен, вражеские радиопеленгаторные станции всегда «на товсь» — готовы запеленговать даже случайное нажатие радистом ключа.

Первая звездная ночь за долгое время. Небо чистое, с ясно очерченным горизонтом. Пользуемся случаем и вместе со штурманами производим астрономические наблюдения — запасаемся звездными координатами. Место наше получаем каждый по-своему, но с вполне приличной точностью.

Приказание о возвращении в базу действует на всех угнетающе. Прошли уже сутки, на мою радиограмму начальство не отвечает. Это надо понимать как отказ.

Рано утром решаю поставить последнюю минную банку и начать движение к Либаве. Но вдруг раздается сигнал торпедной атаки. Вахтенный офицер Луганский обнаружил конвой, идущий курсом на юг. Заняв свое место у перископа в боевой рубке, выхожу в атаку. Избираю объектом один из самых больших транспортов.

Расстояние до пели примерно четыре мили. Море — полный штиль. От низкой температуры воздуха над морем стелются полосы тумана. Видимость быстро ухудшается, и вскоре цели уже не видно.

Решаю маневрировать по данным гидроакустика. Пеленги на шумящие цели — корабли — Жеведь обычно дает с точностью до градуса. Для атаки этого вполне достаточно.

Вначале все шло хорошо, но на боевом курсе акустик доложил: «Трудно пеленговать». Л-3, видимо, попала в середину конвоя — со всех сторон шумы, маскирующие основной объект атаки.

Чтобы не попасть под таран, приказываю боцману Настюхину: держать глубину 15 метров. Это обеспечивает безопасность от таранного удара транспортом средних размеров и в то же время дает возможность наблюдать в перископ.

Приняв дополнительно в цистерну две тонны воды, Крестелев придает лодке отрицательную плавучесть.

— Аппараты, товсь! — даю команду в носовой отсек.

Поднимаю перископ, чтобы уточнить пеленг залпа — нос вражеского корабля настолько близок, что хорошо видны аккуратно зачеканенные заклепки на форштевне!

Не успеваю опустить перископ, как по нему происходит таранный удар. Транспорт проходит над лодкой. Эти три десятка секунд я лежу на палубе боевой рубки без сознания, с пробитой перископом головой. Очнувшись, слышу голос Коновалова из центрального поста:

— Товарищ командир! Что с вами? Почему вы не отвечаете?

Погружение Л-3 после таранного удара транспорта удалось задержать на глубине 42 метра. Принцип Крестелева — плавать с отрицательной плавучестью — себя оправдал. Мы были спасены от неминуемой гибели. Если бы Крестелев не принял дополнительно две тонны воды, то Л-3 не ушла бы так легко на глубину после таранного удара, а боевая рубка вместе с командиром была бы полностью снесена за борт.

На наше счастье, конвой нас не обнаружил. В отсеке мне оказали медицинскую помощь. Отлежавшись на грунте, приступили к постановке мин. Последние мины мы поставили к северу от Либавы, на прибрежном фарватере врага, у маяка Стейнорт.

Вечером лодка всплыла. Я поднялся на мостик и увидел, что он вместе с загнутыми перископами перекосялся

на правый борт. Возвращаться на базу придется вслепую, а предстоит пройти почти 500 миль, из них половину Финским заливом. Задача сложная, особенно в условиях войны на Балтике.

Чтобы убедиться, что наш компас работает надежно, я решил сразу же после всплытия идти к острову Готланд и по работавшим шведским маякам Готсха — Сайде точно определить поправку компаса.

Дивизионный штурман Настай записал в навигационный журнал: «Всплыли в 20 часов 05 минут. В 20.30 определили поправку гирокомпаса по Полярной звезде — поправка нуль». Далее идет запись: «В 21.08 легли на курс 315° к маяку Форэ — командир сомневается в точности определения поправки по Полярной звезде. Идет зарядка аккумуляторной батареи».

Погода постепенно ухудшалась, море свежело, ветер от норд-веста усилился до семи баллов. Тяжелая крутая волна принялась бить лодку «по скулам». Резко кренясь с борта на борт, Д-3 то взлетает на белопенные гребни могучих водяных валов, то стремительно падает в темные пропасти между ними. К полуночи ветер достиг ураганной силы. Лучшие рулевые — Федор Волынкин и Владимир Андрущак — при всем их искусстве не могли держать корабль на курсе. Лодку бросало из стороны в сторону, заливало ходовой мостик, и вода попадала в центральный пост. Пришлось верхнюю вахту перевести в боевую рубку.

Привязав себя к одной из скоб на мостике, я оставался там один. При очередной волне приседал и держался за скобу. Стоило зазеваться — и водяной вал поднимал меня вверх ногами, ударял о погнутую тумбу перископа, но я упорно ждал появления проблескового огня Форэ.

Мучения эти не были напрасны. Когда наконец открылся маяк, я смог определить место подводной лодки и поправку гирокомпаса — она действительно равнялась нулю. Дивизионный штурман Наполеон Наполеонович Настай был прав. Но при всем уважении к нему и уверенности в его отличных штурманских знаниях я все же не решился нарушить правила: если сомневаешься в своих расчетах кораблевождения — еще раз проверь, а если надо, то и стань на якорь...

После долгой и утомительной проверки мы легли на курс к устью Финского залива — к исходной точке форсирования этого опасного района протяженностью

более 200 миль. Если учесть, что мы шли без глаз, то есть без перископа, то путь нам предстоял долгий — не менее пяти суток.

Спасибо шведам за их исправную маячную службу. Маяки... Они внесены в специальные штурманские справочники — лоции. Погасить их свет — все равно что затмить звезду на звездном глобусе. Впрочем, земные звезды гораздо важнее, чем звезды в небе, — ведь в море так привыкли к береговым ориентирам. По всей нашей планете мерцают ночью маяки *. Их яркий свет прорезает тьму, пробивается через ночную мглу, чтобы дать возможность надежно «привязать» корабль к берегу, помочь ориентироваться в любой обстановке. Этот свет возбуждает такие эмоции, которые не в состоянии вызвать радиоэлектроника, ибо огонь маяка видишь сам, он — «живой» берег, за ним живые люди, хорошо понимающие, что значат для моряка их световые сигналы.

В туман, мглу, снежные заряды, когда не видно ни характерных силуэтов, ни огней навигационных знаков, моряки определяют место корабля по звукам наутофона и радиосигналам маяков. Набежит на море туман — и тогда «заговорит» маяк: раздадутся над морем гудки. Все те же «точки — тире». И звучат в эфире позывные, прокладывающие безопасный путь судам. В любую погоду луч маяка словно протягивает мореплавателям дружескую руку. Маяк последним провожает моряков в дальний и нелегкий путь и первым встречает после долгой разлуки. О нем тоскуют, как о березке у родимого дома.

Почему-то с маяками чаще всего связывают драматические эпизоды морских походов, романтические истории и очень редко вспоминают людей, их обслуживающих, которых скромно называют смотрителями, а иногда — сторожами. Народ этот большей частью суровый, небалованный. Годами безвыездно несут они вахту — следят за исправностью своего сложного хозяйства.

И светят огни маяков, указывая путь мореплавателям. Иной раз смотритель — престарелый отец семейства — передает свои обязанности сыну, тот, в свою очередь, своему сыну, и так из поколения в поколение.

Внимательно вглядываясь в темноту. Ревущее море словно взбесилось. Огромные волны высотой в 10—

* По международному правилу все маяки зажигаются с заходом солнца и гасятся с его восходом.

12 метров слились с черными тучами, низко несущимися с Северной Атлантики. Нам приходится вести войну на два фронта — против стихии и против вражеских кораблей и авиации, выискивающих подводные лодки. И если в этой разбушевавшейся морской бездне враг не так уж страшен — ведь и его шторм не жалует, — то водная стихия никогда не прощает оплошностей. На нашей стороне бдительность, она нужна на вахте как на мостике, так и внутри лодки. На стороне моря — постоянное его стремление ворваться внутрь подводной лодки. Достаточно рулевому не удержать корабль на курсе, как его накроет волна, положит на борт, и вода хлынет через рубочный люк. Вахтенный трюмный не заметит ослабленную гайку сальника или не дожмет до места рукоять клинкетa, задвижки, как вода уже пошла...

...Ветер постепенно уходил к Северу. Это ставило Л-3 в более выгодное положение. Бортовая качка, доходившая до 45 градусов, стала меньше. Инженер-механик Крастелев с электриками подключили дизеля на зарядку аккумуляторной батареи и снова, в который раз, начали доливку аккумуляторных элементов. Значительно реже заливала боевую рубку и врывалась в центральный пост вода, которую Андрей Долгих и Юрий Обрывченко выбрасывали за борт мощными трюмными помпами.

До исходной точки нам оставалось еще часов семь ходу. Выдержать один на мостике такую вахту я бы, конечно, не смог. Вызвал на помощь минера Дубинского и боцмана Настюхина. По совету Крастелева они надели легководолазные костюмы без масок и привязали себя страховочными концами к перископной тумбе. Теперь они походили на водолазов, которые решили уйти на глубину вместе с подводной лодкой.

Как я раньше не догадался о такой одежде и почти шесть часов на мостике непрерывно принимал холодные морские ванны! Отдав необходимые указания верхней вахте, я поспешил вниз — переодеться, отдохнуть, выпить горячего крепкого чая.

В лодке, на мягком кожаном диване, мне показалось тепло и уютно, но все же устоять на ногах из-за сильной качки и здесь было невозможно. Пока стаскивали с меня мокрую и тяжелую штормовую одежду, штурман Петров доложил:

— Радиост принял метеосводку, синоптики предупреждают о надвигающемся циклоне со стороны Северной Атлантики.

В это время лодку стремительно бросило вниз, палуба мигом исчезла из-под ног. Петров, успев ухватиться руками за маховик клапана вентиляции, оказавшегося у него над головой, повис в воздухе, вестовой Ермолаев и фельдшер Булыгин с моим меховым комбинезоном сидели верхом на дверях центрального поста. В следующий миг все уже стояли на ногах. Петров не без юмора заметил:

— Бывает же такое, и синоптики порой не ошибаются.

Чем ближе мы подходили к исходной точке, тем меньше бросало лодку с борта на борт, но зато больше стали размахи килевой качки. Иной раз нос вздымался на дыбы так, что торпедные аппараты целились почти в Полярную звезду.

Настала пора работы и для Коновалова. От носа и до кормы надо было проследить за всеми отсеками, устранить последствия бортовой качки, особенно в аккумуляторных помещениях, где было много вылитого электролита, а это весьма неприятная жидкость как для людей, так и для корпуса подводной лодки.

— Центральный, — слышу голос Дубинского, — доложите командиру: по пеленгу двадцать градусов огни — не то корабля, не то самолета; угол места десять градусов.

Поднимаюсь на мостик, и тут же, с ходу, меня накрывает волна, но успеваю ухватиться за скобу в ограждении рубки и накрепко «швартуюсь» страховочным концом.

Пока мои глаза адаптировались в темноте, Дубинский успел разобраться, что это там за «корабль — самолет». Оказалось — маяк Утэ.

— Судя по работе маяка, не исключена возможность встречи с кораблями противника. Будьте внимательны, — настораживаю верхнюю вахту.

Подхваченные стремительным норд-вестом, вершушки волн, разрезанные острым клиперным носом Л-3, рикошетом проносятся вдоль левого борта и с огромной силой ударяют в ограждение боевой рубки. Оба вахтенных приседают как можно ниже, вслед за ними пригибаюсь и я. Вся тяжесть не разбитого о рубку водяного вала обрушивается на наши головы, часть воды врывается внутрь лодки.

Накаты волн уже реже. Носовая оконечность лодки почти не появляется над водой, и оттого кажется, будто

среди бушующей стихии пляшет одна лишь боевая рубка. Держать точный курс рулевому Волынкину весьма трудно. Лодку бросает в сторону от заданного курса на пять-десять градусов. Становится как-то не по себе, когда, пригнувшись от «девятого вала», видишь под ногами поднимающееся из всех прорезей верхней палубы и ограждения боевой рубки клочущее море. Оно быстро затапливает тесное пространство вокруг рубки, добирается сперва до коленей, затем до пояса и подходит к горлу, где втугую затянут резиновым жгутом водолазный костюм. Мелькает жуткая мысль — уж не погружается ли Л-3, не уходит ли из-под ног на глубину? Но нет, помощник мой вместе с инженером-механиком четко и строго следят за всей системой погружения и всплытия. Только по команде сверху, с мостика, возможен уход под воду.

— До конца зарядки батареи остается один час, — слышу доклад Крастелева из центрального поста.

Идут обнадеживающие сообщения от Коновалова и Петрова. Пользуясь маяком Утэ, беру переносным пеленгатором последний пеленг: для штурманов это дополнительное уточнение места корабля.

Ловлю миг, когда водяного вала нет, и, стараясь пересилить свист ветра у натянутых лееров и антенн, кричу Настюхину:

— Ну как дела, мичман?

— Отлично, товарищ командир, немножко сыровато, — слышу бодрый голос боцмана.

Подходит время к погружению. Даю команду — верхней вахте вниз, а вслед за ней нажимаю кнопку — сигнал, желанный для всего экипажа, — погружение. После этого сам спускаюсь в боевую рубку.

Курсы мы выбрали с таким расчетом, чтобы пройти через ряд отличительных глубин и четче определить свое место. Эхолот работает точно, ложимся на курс к острову Кери, что почти на меридиане Хельсинки, но ближе к Таллину.

Вот когда мог бы нам помочь старинный маяк Кыпу, что находится на эстонском острове Даго, но там пока хозяйничают фашистские оккупанты, и огни маяка выключены.

Наши курсы в Финском заливе фактически повторяли те, какими мы шли в Балтику, — с разницей лишь на 180 градусов. В этом случае вероятность подрыва на мине становилась меньше.

Записи на карте, замеры эхолотом отличительных глубин позволяли штурманам подправлять курсы лодки, а при подходе к острову Кери мы даже точно установили свое место. Для нас это было очень важно, поскольку предстояло форсировать самое опасное минное заграждение на пути к нашей передовой базе Лавенсари. Сразу же за маяком Кери, который ограждает опасную отмель вокруг небольшого острова того же названия, это минное поле тянулось далеко на восток.

Большую опасность при переходе Л-3 Финским заливом представлял 11-метровый командирский перископ, загнутый при таранном ударе на правый борт на 90 градусов. При всплытии на зарядку старшинам Илье Земину и Александру Мочалину с большим трудом удалось загнуть перископ в сторону кормы, чтобы не «за-траливать» минрепы и тем самым не подтягивать мины к лодке.

Ночь перед приходом на Лавенсари была напряженной. Личный состав находился на боевых постах в готовности № 1. Аварийные команды тоже были настороже — на случай повреждения корпуса от взрыва мины.

Скрежет и щелканье минрепов о борт, неоднократные взрывы антенных мин над нами... Наконец опасный район пройден. Объявляю готовность № 2, передаю управление кораблем вахтенному офицеру старшему лейтенанту Шелободу и иду в отсеки, чтобы поздравить людей с успешным возвращением к родным берегам.

...Мы подошли к точке randevu. Катера, вышедшие нас встречать, давали звуковые подводные сигналы: командиру Л-3 всплыть, командиру Л-3 всплыть. Такие сигналы мы принимали и раньше, как только вошли в устье Финского залива. Противник, видимо, записал их и решил воспользоваться, догадываясь о смысле, но, как говорится, сигналы были тогда не к месту. Всплывать в зоне сильной противолодочной обороны противника мы, конечно, не собирались, но его хитрость поняли. По возвращении сразу же доложили об этом командованию, и такая система сигнализации была отменена.

Последнее всплытие. Берега заснежены, чувствуется приближение зимы. Дивизионный штурман Настай определяет наше место по тем же приметам, что и перед началом похода. Л-3, израненная, с осколками от мин на верхней палубе, вернулась на меридиан Лавенсари.

Да, это был один из самых трудных боевых походов.

Как и в сентябре, нам пришлось снова десятки раз

пересекать линии минных заграждений и подрывать на них антенные мины, словно наша лодка была подводным минным тральщиком. Снова нас сотрясали сильные взрывы, в результате чего — пожары, поломки, выход из строя механизмов, точных приборов.

Преодолевая препятствия, с погнутыми перископами мы медленно, но верно продвигались к заветной цели — точке всплытия. Пройдя 500 миль в трудных штормовых условиях, без перископов, Л-3 всплыла всего на одну милю ближе места предполагаемого расчета: на лодке была отлично поставлена штурманская служба, чем мы обязаны прежде всего дивизионному штурману Настаю. Но особенно радовалась моя душа за штурмана Алексея Петрова. Наконец-то я мог ему довериться полностью и согласился поэтому на уход с лодки его помощника Луганского, который заслужил повышение.

Итак, мы у Лавенсари, почти дома. Еще один «прыжок», уже в сопровождении тральщиков, катеров, — и вот мы в Кронштадте, дома.

Но на сердце скорбь. Многим друзьям не суждено было дойти до родного берега. На этот раз не вернулись с моря подводные лодки, командирами которых были капитан-лейтенант Д. М. Сазонов, капитан-лейтенант Н. К. Мохов, капитан III ранга В. Д. Нечкин, капитан III ранга Я. П. Афанасьев, капитан-лейтенанты Н. И. Смоляр и А. С. Пудяков.

Вечная слава вам, отважные подводники!

Невольно задумываешься о превратностях военной судьбы. Я знал о проекте приказа, заготовленном в штабе флота, о моем назначении командиром дивизиона тех самых подводных лодок, которые не вернулись к родным берегам. Увы, этот приказ был теперь никому не нужен. На душе оставалось горькое чувство: нас, товарищей по оружию, стало меньше. Потери неотвратимы.





ГОД ВЕЛИКОГО ПЕРЕЛОМА

Кронштадт. Январь, 1943 год. Обстановка на Балтике по-прежнему складывалась не в нашу пользу. Противник все больше усиливал противолодочные рубежи в Финском заливе. Пытаясь закупорить наши подводные лодки в Кронштадте, фашистская авиация продолжала ставить мины на его фарватерах.

Начиная с декабря, после ухода наших подводных лодок с позиции, гитлеровские корабли плавали в Балтийском море свободно, не опасаясь атак из-под воды. Враг резко увеличил перевозки из портов южной Балтики в порты Финского залива. Значительно сократилось конвоирование транспортов боевыми кораблями. Врагу казалось, что наступил период полного господства на море — окончательная победа на Балтике. Но это был вывод поспешный и ошибочный. Взамен подводных лодок наше командование направило в Балтийское море морскую авиацию. Удары морских летчиков оказались для врагов не легче ударов подводников.

Вражеская авиация регулярно вела разведку и периодически бомбила острова Кронштадт и Лавенсари, Ленинград и ледовые трассы в Невской губе и на Ладожском озере. Бомбардировки на Ладоге преследовали

главную цель — сорвать перевозки всего необходимого фронту и городу Ленина.

Балтийский флот вступил в 1943 год в трудных условиях. Оставляло желать лучшего материально-техническое снабжение. На кораблях недоставало кадров — люди были мобилизованы на защиту Ленинграда. И несмотря на это, флот самоотверженно нес оборону баз и коммуникаций, ремонтировал корабли и возводил оборонительные укрепления, готовился к боевым действиям на море. Экипажи подводных лодок вели ремонт своих кораблей совместно с заводами, участие которых выразилось главным образом в предоставлении своих цехов и ремонтных материалов.

На заводах, где ремонтировались корабли, рабочей силы по-прежнему не хватало. Но люди трудились, не считаясь со временем, и задания выполняли в срок. Нас воистину выручал замечательный коллектив Кронштадтского морского завода, который сделал все, чтобы подводные лодки, в том числе и Л-3, снова вернулись в строй.

...1 марта радио принесло в Кронштадт радостную весть — нашей подводной лодке было присвоено звание Гвардейской. Когда в эфире прозвучали позывные Москвы, подводники, как всегда, собрались у репродукторов. Диктор торжественно читал:

— За проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость и мужество, за высокую воинскую дисциплину и организованность, за беспримерный героизм личного состава удостоены гвардейского звания...

Перечислялись корабли и части Военно-Морского Флота, боевая деятельность которых заслужила высокую оценку партии, правительства и народа. Назывались надводные корабли, полки морской авиации и, наконец, подводные лодки.

— Подводная лодка Л-3, — продолжал диктор Левитан, — командир подводной лодки — капитан второго ранга Грищенко Петр Денисович.

— Подводная лодка Щ-309, командир подводной лодки — капитан третьего ранга Кабо Исаак Соломонович.

— Подводная лодка Щ-303, командир подводной лодки — капитан третьего ранга Травкин Иван Васильевич...

Мы знали, что в ходе войны неуклонно росло и креп-

ло могущество Советской Армии и Военно-Морского Флота. Уже в июле — сентябре 1941 года в тяжелых оборонительных сражениях под Смоленском родилась советская гвардия.

Многие соединения Красной Армии и корабли ВМФ показали образцы мужества и героизма. Они были преобразованы в гвардейские.

В истории русского военно-морского флота есть немало страниц, овеянных славой побед моряков-гвардейцев. На протяжении всей истории нашей Родины русским военным кораблям не раз вручались особые гвардейские флаги за мужество и героизм, проявленные в боях.

В известном Наваринском сражении (1827 г.) русские корабли показали исключительную морскую выучку, умение воевать и побеждать. Флагманский корабль «Азов» под командованием капитана I ранга М. П. Лазарева (будущего адмирала, открывателя Антарктиды, командующего Черноморским флотом) сильным артиллерийским огнем потопил два огромных фрегата противника, повредил 80-пушечный корабль, который был выброшен на мель и взорван, уничтожил фрегат с флагом турецкого главнокомандующего. В этом бою из 60 военных кораблей противника целым остался только один фрегат. За исключительные подвиги экипажу «Азова» был вручен георгиевский флаг. В русском флоте георгиевские знамена и ордена вручались лишь за огромные боевые заслуги. Георгиевский флаг на гвардейских кораблях являлся его знаменем. Русский гвардейский флаг, гордо реявший над кораблем, никогда не спускался в бою. Его свято оберегали моряки-гвардейцы. Они твердо помнили заветное Петра I, данное им первым гвардейцам. «Кто к знамени присягал единой, — говорил он, — у одного и до смерти стоять должен».

Под гвардейским флагом русские корабли «Олег», «Украина», «Войсковой» наносили значительные удары немецкому флоту на Балтике в годы первой мировой войны. В то время в немецких политических и военных кругах полагали, что борьба с русским флотом будет легкой. Германская агентура распускала тогда слухи о том, что немцы в первые же дни войны прорвутся к столице — Петрограду. Жизнь показала иное. Балтийский флот оказал врагу достойное сопротивление и не пустил его в Финский залив.

И вот Великая Отечественная война, вот новое по-

полнение рядов гвардии, советской гвардии — среди них подводная лодка Л-3.

Недолго пришлось мне служить на своей Гвардейской лодке. Через две недели я был вызван к командующему флотом и получил новое назначение. Разговор по военному короткий: есть вступить в должность начальника противолодочной обороны флота.

Теперь место моей службы — Штаб флота. Начинаю знакомиться с новым для меня делом. Обстановка требует усиления борьбы с подводными лодками противника, которые все чаще и чаще появляются в восточной части Финского залива.

Обязанности командира Гвардейской Л-3 сдал я своему помощнику Коновалову. Сдал с чистым сердцем — он был достоин этой должности.

Для морского офицера время командования кораблем считается самой большой и важной главой в его жизни.

Адмирала, не командовавшего в молодости кораблем, на флоте встречают подчеркнуто вежливо, но не так искренне, как «морского волка», прошедшего через все марши служебной лестницы; ступень командира — самая почетная, или, как сказали бы сегодня, самая престижная.

Путь к этой вершине длителен и труден: особенно тяжела миссия старшего помощника.

Одно время в Корабельном уставе было записано: «Частое убытие на берег старшего помощника несовместимо с этой должностью». Хорошо, если на должность старпома офицер успевает попасть с графой в личном деле — холост. Если женат, то в течение двух-трех лет он почти выключается из личной жизни и полностью принадлежит кораблю и его экипажу.

В мирное время с нетерпением ждут назначения на должность командира и готовятся к этому самым тщательным образом. В военную пору командование кораблем приходится принимать иногда раньше, чем ты почувствуешь себя способным нести это почетное, но тяжелое бремя.

За два с лишним года совместной службы с Коноваловым мы не только, как говорится, сработались, но и сдружились. Я передавал лодку в надежные руки.

Почти одновременно со мной уходил старшина группы торпедистов мичман Сидоров. По рекомендации командования он направлялся на учебу в Высшее воен-

но-морское училище. Его преемником на посту секретаря партийной организации стал Илья Земин.

— Сергей Иванович, после окончания училища возвращайтесь к нам на Л-3, — говорил Мишин, принявший от Сидорова должность старшины.

— Если все будет благополучно, — отвечал Сидоров, — ■ постараюсь сделать это.

И действительно, окончив училище, Сергей Сидоров вернулся на Л-3. Ему было присвоено звание лейтенанта, и он стал командиром торпедной группы.

За долгие годы на Л-3 выросло немало замечательных специалистов-подводников. Некоторые из них были переведены командованием на новые лодки, часть направлена на учебу.

Но вот кого мне всегда удавалось отстоять от новых назначений, это Михаила Андронниковича Крастелева. Талантливый инженер, отличный строевой командир, он казался мне незаменимым.

Где бы ни находилась Л-3 — на зимней стоянке или в походе, — Крастелев всегда и везде внимательно следил за механизмами, выявлял недостатки, давал ценные советы и предложения.

Как-то при возвращении с моря потребовалось заменить клапан подачи воздуха к детандеру — прибору, понижающему давление сжатого воздуха, который поступает из специальных баллонов. Но, чтобы добраться до этого детандера, надо было разобрать ни много ни мало — половину воздушной станции. Крастелев предложил произвести новый монтаж схемы, который обеспечил наглядность всей установки. Станция воздуха высокого давления стала значительно проще, доступы ко всем узлам схемы оказались свободными.

В результате реконструкции было выброшено лишь одних труб более 25 погонных метров, а всего — со всеми переходами, патрубками, гайками — набралось около 200 килограммов цветного металла.

— Из этого, — говорил инженер-механик, — можно смонтировать еще две такие станции.

Раньше, чтобы снять крышку цилиндра дизеля, требовалось восемь человек, не считая такелажников — боцманской команды. В пятом отсеке становилось тогда тесно, неудобно, шумно, ощущался недостаток кислорода. Крастелев ввел тросовую систему, при которой три человека бесшумно снимали крышку в течение двадцати минут.

Человек, умеющий, подобно Крастелеву, творчески работать, был примером для офицеров-подводников. Командование уже давно хотело перевести его на новую лодку, но я держался до последнего. Парадокс, но бывает, что именно талант человека мешает его продвижению по службе, в то время как недостойного продвигают, чтобы избавиться от него.

Когда писались эти строки, Михаил Андронникович Крастелев — профессор, вице-адмирал, инженер — закончил службу начальником Высшего военно-морского инженерного училища. Проработав на этом посту почти двадцать лет, он ушел в отставку.

На границе марта и апреля кронштадтское небо все больше наливается балтийской голубизной, а снег становится рыхлым и шуршит под ногами, смешиваясь с крупным береговым песком. Солнце слепит, а когда северный ветер утихает, ласково припекает. Но главное — все вокруг наполняется крепким морским настоем и запахом пробуждающейся земли.

На календаре — 22 марта, день весеннего равноденствия. Наша планета, двигаясь по орбите вокруг Солнца, пришла в точку «Овна» — день равен ночи. Теперь с каждым поворотом Земли вокруг своей оси день будет увеличиваться.

Для подводников Балтики это не только радость приближения света и тепла, это означает и иное: все меньше и меньше станет темного времени для возможного всплытия, чтобы запастись свежим воздухом и зарядить аккумуляторную батарею.

В этот день я получил приглашение от экипажа Л-3 присутствовать при торжественном вручении лодке гвардейского знамени.

Многочисленные гости заполнили пирс, по обе стороны которого стоят в рыхлом весеннем льду украшенные праздничными флагами расцвечивания гвардейские подводные лодки. На их палубах в торжественной тишине замерли шеренги матросов. К пирсу направляются члены Военного совета во главе с адмиралом Трибуцем.

— Смирно! — раздается команда.

Командир гвардейского экипажа капитан-лейтенант Коновалов отдает рапорт. Адмирал Трибуц приветствует гвардейцев. В ответ разносится могучее, долго не смолкающее «ура!».

Зачитав приказ Народного комиссара Военно-Морского Флота о присвоении подводным лодкам Л-3 и

Щ-303 гвардейского звания, командующий флотом обращается к экипажу с краткой речью.

— Научиться искусству побеждать врага, — говорит адмирал, — можно, только став мастером своего дела, изучив в совершенстве оружие и технику.

Да, адмирал прав, этот закон хорошо усвоил экипаж «Фрунзенца», да и не только он — все подводники.

Под звуки оркестра, исполняющего «Интернационал», адмирал Трибуц вручает гвардейское знамя командиру Л-3.

Преклонив колено, Коновалов целует флаг и произносит клятву гвардейцев. Опускается на колено и весь экипаж.

— Любимая Родина, слушай нас! — торжественно и слегка волнуясь говорит Коновалов. — Принимая гвардейское знамя, клянемся...

— Клянемся! — вторят командиру гвардейцы.

— ...Клянемся тебе жестоко мстить фашистским мерзавцам за кровь и страдания, за горе и слезы наших отцов, матерей и детей.

— Клянемся настойчиво, без усталости, ночью и днем искать и топить корабли врага, истреблять их до полной победы.

— Клянемся высоко держать гвардейское знамя, свято хранить и умножать военные традиции балтийцев.

Оркестр снова играет «Интернационал». Все стоят смирно.

Над подводной лодкой взвигается гвардейский военноморской флаг — символ чести, славы и боевых заслуг.

После церемонии командующий и члены Военного совета переходят на лодку Щ-303. Их встречает капитан III ранга И. В. Травкин.

В кают компании Л-3 за торжественным обедом Коновалов с замполитом Долматовым показывают мне десятки писем, которые пришли в адрес гвардейцев и командования кораблем.

Письма! Сколько за ними скрывается материнской нежности и скупых отцовских похвал. Сколько надежд и тревог вместили в себя эти маленькие листки бумаги, сложенные уголком!

«Надеемся, что наш сын Юра выполнит любую порученную ему задачу и с честью оправдает высокое звание гвардейца», — пишут родители Обрывченко.

«У нас пять сыновей, и все они на войне, ■ — сооб-

щают командиру лодки отец и мать торпедиста Владимира Молочкова, награжденного орденом Красного Знамени. — Мы будем работать на полях колхоза еще усердней, чтобы помочь Красной Армии и Военно-Морскому Флоту быстрее разбить гитлеровских оккупантов».

Сестра Аркадия Елюшкина, Пелагея Михайловна Кокарева, воспитавшая своего брата, рано лишившегося матери, пишет:

«Провожали на флот Аркадия как брата и сына родного. Мы с мужем дали ему наказ: быть смелым, стойким, бить врага на воде и на суше, не щадя себя, а если нужно, то отдать жизнь за нашу Родину!»

Больше всего писем от молодежи — трогательных и романтических, строгих и деловых.

«Мы хорошо себе представляем, — писали комсомолки Ольга Бродникова и Людмила Карачун из города Сыктывкара, — что ваша сила и ваша стойкость тем больше, чем больше она у нас в тылу. И мы работаем так, чтобы вы не знали ни в чем нужды».

Как нужны нам были такие письма! Мы отчетливо сознавали, что без поддержки народа, без самоотверженной работы советских людей в промышленности, на транспорте и в сельском хозяйстве наши успехи в войне были бы невозможны.

...Засиделся я в гостях основательно. Дежурный по кораблю старший лейтенант Шелобод доложил командиру, что через пятнадцать минут торжественный спуск флага. Горнист береговой базы уже сыграл сигнал «Повестка». Личный состав гвардейской лодки готовился для выхода на верхнюю палубу — по «Большому сбору».

С давних пор на флоте заведены правила подъема и спуска флага. Они узаконены Корабельным уставом — для обычных и торжественных случаев. Было время, когда некоторые «новаторы» возмущались тем, что на кораблях флота на эту якобы ненужную процедуру тратится ежедневно пять минут. Даже подсчитали, что со времен Петра I русский матрос простоял на верхней палубе в положении «смирно» чуть ли не больше года. «Такая трата времени непроизводительна», — заявляли они.

А хотелось бы спросить таких поборников новизны и экономии времени, как представляют они себе вообще воспитание матросов в духе любви к морю, флоту, кораблю и его флагу? Как развивать у моряков чувство

долга, верности присяге и своей Родине? Как, наконец, разъяснить положение Корабельного устава о том, что корабли Военно-Морского Флота Союза ССР ни при каких обстоятельствах не спускают своего флага перед противником, предпочитая сдаче врагам — гибель?

На Л-3 правила подъема и спуска флага выполнялись неукоснительно. В этом не было ни грана от формальных условностей.

Командуя кораблем, я не упускал случая подчеркнуть перед своими подчиненными, что Военно-морской флаг служит символом воинской чести, доблести и славы. Он напоминает каждому из нас о священном долге — преданно служить Советской Родине, защищать ее мужественно, не щадя своей жизни.

Каждое утро, за пять минут до подъема флага, при стоянке в базе или на якоре, в любое время года — летом или зимой, независимо от погоды — в дождь или в снег, помощник строил личный состав на верхней палубе подводной лодки. К этому времени я с комиссаром (замполитом) в сопровождении дежурного по кораблю успевал обойти внутренние помещения отсеков. Поднявшись наверх, я принимал рапорт от помощника, здоровался с людьми, критически присматривался к форме одежды и внешнему виду моряков. Словом, убеждался, перед тем как поднять флаг, что корабль и его экипаж — в полной готовности.

В море этот ритуал несколько сокращался, обычно я один обходил только отсеки. Это давало мне возможность как командиру поговорить с матросами, старшинами, понять их настроение, проверить, как идет вахта на боевых постах и в каком состоянии механизмы. Такую привычку — каждое утро обходить корабль — позаимствовал я от своего первого командира Льва Михайловича Рейснера. Хотя помню, как однажды не сдержал «негодования» и с иронией спросил командира «Пантеры»;

— Обязательно ли командиру корабля вникать во все мелочи?

От такого нелепого вопроса Льва Михайловича просто передернуло, он сначала покраснел, затем побледнел, но, не повышая голоса, ответил:

— Обязательно и даже очень. Это мой долг. Вам советую поступать так же. Очень советую.

Помолчав немного, Рейснер добавил со свойственным ему чувством личного достоинства и гордости:

- Это, товарищ помощник, дело моей чести.
- И вашей чести, Петр Денисович, — чести вашего корабля.

На всю жизнь запомнился мне этот педантичный, строгий и умный командир. Воспитанник известного балтийца-подводника Н. И. Немировича-Данченко, Рейснер был одним из незаурядных учеников его школы. Служить у Рейснера было не так уж легко. По натуре суровый и требовательный человек, сдержанный интеллигент, он казался суховатым и скрытным; многие недолюбливали его, хотя признавали, что служба под началом Рейснера была хорошей школой. Этому прекрасному мореплавателю, высокообразованному человеку я обязан своим становлением моряка-подводника. К слову сказать, Лев Михайлович приходился родным братом Ларисе Рейснер — известной советской журналистке, комиссару Главного морского штаба в годы гражданской войны. Л. М. Рейснер — один из славной когорты зачинателей советского подводного флота, среди которых были К. А. Грибоедов — потомок поэта Александра Сергеевича Грибоедова, А. А. Ждан-Пушкин, Н. И. Немирович-Данченко — брат известного театрального деятеля, соратника Станиславского, моряки и ученые — адмиралы: академики А. Н. Крылов, П. С. Папкович, А. И. Берг. Видимо, есть своя закономерность в том, что с представителями этих славных русских фамилий, оставивших в истории отечественной культуры столь заметный след, связана и история советского подводного флота. Подводники — люди особой породы: высокий интеллект, эрудиция, нравственная культура, самоотверженная любовь к Родине — все эти лучшие черты русского национального характера отличают настоящих членов нашей боевой семьи, имеющей свои славные традиции, семьи подводников по велению сердца...

Я позволил себе несколько отойти от торжественного события — присвоения Л-3 звания Гвардейской, обратясь к традиции-ритуалу подъема флага; вернемся, однако, на лодку.

Мы с Коноваловым вышли на мостик, когда солнце уже почти коснулось поверхности залива за Толбухиным маяком. Его холодный красноватый диск медленно катился за горизонт. Коновалов спустился с мостика и принял доклад своего помощника.

С этого момента и до спуска флага главным действующим лицом на корабле становится дежурный офи-

цер. Слегка повернув голову направо, Шелобод внимательно следил за сигнальной вышкой Штаба флота.

— На Гвардейский военно-морской флаг, гюйс, стеньговые флаги и флаги расцвечивания — смирно! — громко скомандовал он.

На всех кораблях горнисты заиграли «зарю». На целую минуту все, казалось, остановилось и замерло. Только огромный земной шар плавно и торжественно вместе с Кронштадтом, заполненным кораблями, продолжал по своим собственным законам вращаться с запада на восток. Солнце медленно садилось на западе Финского залива, словно боясь подорваться на вражеских минах, преграждавших нашим кораблям выход в Балтийское море.

Когда верхний край солнца, сверкнув последним «зеленым лучом», скрылся за горизонтом, вновь прозвучала команда дежурного по кораблю:

— Гвардейский военно-морской флаг, гюйс, стеньговые флаги и флаги расцвечивания — спустить!

После команды люди стали расходиться.

Мы молча шли с Коноваловым к выходу с береговой базы. Слишком много впечатлений за один день. В душе осталось чувство святое и чистое. Мне хотелось поведать об этом моим новым друзьям в Штабе флота и в отряде катеров-охотников.

Да, думал я, невозможно навсегда расстаться с людьми, вместе с которыми так много испытано и пережито. (Прошло уже сорок лет с тех пор, а ветераны Л-3 ежегодно отмечают дату присвоения лодке гвардейского звания.)

— Почему не видно было Жеведя? — уже прощаясь, спросил я Коновалова об акустике.

— Ушел учиться, — с грустью произнес Владимир Константинович. — Жаль было отпускать, — как бы оправдываясь, добавил он.

Не было на корабельном торжестве и старшего лейтенанта Дубинского. Став моим помощником по организации противолодочной обороны, Исаак Аронович отбыл на остров Лавенсари. Отсюда велась разведка. Осуществлялось траление фарватеров. Настало время защищаться и от появившихся здесь вражеских подводных лодок.

Был сигнал штурману Петрову — приготовиться отбыть на учебу.

Вызвали в штаб и Михаила Андронниковича Крастева. Предупредили, что с окончанием ремонта Л-3 он будет назначен на подводную лодку типа К.

* * *

Ранняя весна на Балтике позволяла подводным лодкам начать боевые действия с середины апреля. Нева и Финский залив к этому времени полностью очистились ото льда. Значительная часть мин в Финском заливе под мощным напором ледохода была сорвана со своих якорей и унесена в Балтийское море. Это создавало дополнительную угрозу для судоходства вообще — вражеские корабли стали подрываться на своих собственных минах.

Чтобы задержать выход наших подводных лодок в море, авиация противника снова произвела массовую постановку магнитных мин вокруг Кронштадта и в устье Невы. Почти на месяц пришлось закрыть все фарватеры и заняться тралением. Противник в это время спешно дооборудовал свои противолодочные рубежи. У немцев было два рубежа противолодочной обороны: Готландский и Нарген-Порккала-Уддский. Готландский рубеж создавался с целью заблокировать наши подводные лодки. Он позволял противнику разворачивать и свои наступательные действия на восточном Готландском плесе. Вражеский рубеж проходил от Хапасарских шхер, что севернее Готланда, и далее на юг от него через Тютерс, башню Вигрунд, до Кургальского полуострова. Он был оборудован минными заграждениями, выставленными в 1942-м и частично дополненными в 1943 году, когда число мин было доведено до 33 тысяч. Эти столь плотные минные поля состояли из мин различных образцов.

Система баз в районе рубежа позволяла противнику вести корабельную дозорную службу и разворачивать корабельную поддержку. Рубеж представлял собой незаконченный полукруг в виде минных заграждений и батарей береговой обороны на флангах и на середине дуги (Готланд — Тютерс). Маневренными плесами его были Нарвский залив и западный Готландский плес. Закрывая выход из восточной в западную часть Финского залива, этот рубеж, кроме того, прикрывал целую систему продольных и поперечных фарватеров к западу от Готланда. Все это обеспечивало противнику хорошо

оборудованную позицию против наших надводных кораблей и подводных лодок.

Нарген-Порккала-Уддский рубеж (или, как его еще называли, Таллинский) был расположен между островом Ыарген и башней Порккален Калбода, затем от Наргена до Сурупского маяка и на восток от Наргена до острова Аэгна. Этот рубеж был оборудован двумя линиями противолодочных сетей, минными заграждениями к востоку от сетей, а в местах, где рельеф подводного дна позволял подводным лодкам проходить под сетью, было поставлено до 500 донных магнитных мин. Всего на этом рубеже противник выставил более 12 тысяч мин, из них почти тысячу магнитных. Фланги рубежа упирались на севере в Порккала-Уддский укрепленный узел береговой обороны, на юге — в узел Нарген — Аэгна. Корабельный дозор был выставлен вдоль противолодочных сетей через каждые две мили.

Все это нам было прекрасно известно. Пятнадцатый разведывательный авиаполк, которым командовал отважный летчик-балтиец, Герой Советского Союза подполковник Филипп Александрович Усачев уже в марте сообщил о начале оборудования нового рубежа ПЛО. Но, к сожалению, тогда к этому отнеслись недостаточно серьезно.

Больше того, в том же марте была проведена большая научно-исследовательская двухсторонняя оперативно-тактическая игра с участием всех сил и средств КБФ. Задача ее была: установить лучшие варианты прорыва подводных лодок в Балтику с весны 1943 года. Игра показала, что все варианты ведут к тому, что выход лодок в море возможен, но нежелателен из-за больших потерь, могущих иметь место.

В таких вот условиях накануне Первого мая группе подводных лодок, зимовавших в блокадном городе на Неве, нужно было перейти в Кронштадт. Пополнив там свои запасы, лодки взяли курс на запад, в Балтийское море.

Как я уже говорил, переход кораблей из Ленинграда в Кронштадт был сложной операцией. Она проводилась, как правило, в ночное время, но нередко и ночь оказывалась плохим союзником.

Под обстрелом врага из района Стрельна — Петергоф наши корабли должны были пройти по узкому фарватеру, глубиной не более десяти метров. Группа лодок

вышла из Ленинграда. На всей трассе с целью маскировки были погашены огни и маяки. Только один буй на выходе из огражденной части Морского канала указывал начало оси фарватера.

На головной лодке Щ-406 старшим в группе подводных лодок шел капитан II ранга В. А. Полещук, командиром на ней был мой бывший воспитанник Герой Советского Союза Евгений Осипов. На этой же «щучке» находился и я как представитель Штаба флота.

У выхода из огражденной части Морского канала на нашей лодке вышел из строя гирокомпас. Не задерживая перехода всей группы лодок, Полещук приказал вслед идущему за нами командиру Щ-323 капитану II ранга А. Г. Андронову занять место в голове колонны. Таким образом, эти две подводные лодки поменялись местами.

Мы надеялись на благополучный переход до Кронштадта, поскольку впереди шла лодка с исправным гирокомпасом и вел ее опытный командир.

Однако около часу ночи на траверзе Стрельны мы услышали сильный взрыв. На месте, где должна была идти Щ-323, я увидел огромный водяной столб, а когда он исчез, то пропала из виду и подводная лодка. Она затонула, подорвавшись на магнитной мине, поставленной противником задолго до ледохода. Такие мины немецкие минеры устанавливали на сани в зимнее время, ночью из Стрельны солдаты тащили их на фарватер и, подрывая лед толком, опускали на дно вместе с санями. К утру все заметало снегом, но наши ночные дозоры все же засекали эти постановки по взрывам толковых шашек.

Регулярно, раз в неделю, командование охраны водного района высылало «тральщики» с электромагнитными тралами, и мины уничтожались.

Выглядели тральщики довольно оригинально. Около десятка лошадей у себя за «кормой», на дистанции 200—250 метров, на специальных катках и салазках тащили трал по льду. Обнаружив взрывы на фарватере, противник сразу же начинал интенсивный обстрел «лошадиных» тральщиков, предварительно осветив район прожектором и специальными ракетами. Тогда вступали в действие наши артбатареи, ведя огонь на подавление артбатарей противника.

Катер, следовавший рядом с подорвавшейся Щ-323,

подобрал из воды только трех тяжело раненных человек. Остальные пятеро, находившиеся в момент взрыва на мостике, в том числе и командир Алексей Герасимович Андронов, погибли.

Не останавливая движения всей группы подводных лодок, мы продолжали путь и через час прибыли в Кронштадт.

Как потом выяснилось, Щ-323 проскочила точку поворота протраленного фарватера почти на полмили, что и привело к катастрофе. Корпус лодки в нескольких местах был сильно разрушен. Носовой отсек и еще четыре за ним заполнились водой, и люди в них погибли.

В шестом и седьмом отсеках корпус выдержал, но герметичность переборки из пятого в шестой была нарушена. Люди успели перейти в седьмой. Поскольку иного выхода, кроме как через торпедный аппарат, не было, началась подготовка к нему. Надо было удалить из аппарата торпеду, в абсолютной темноте найти индивидуально-спасательные маски и распределить их между людьми, а их оказалось в отсеке шестнадцать человек. Главный старшина Дмитрий Трубин — хороший спортсмен, отличный аквалангист — вышел через торпедный аппарат наверх. Разведав обстановку, снова вернулся в лодку. Трубин сказал, что часть тумбы перископов и радиоантенна выступают на поверхности воды. После этого один за другим все стали выходить из подводной лодки.

К этому времени окончательно рассвело. Наступил день Первого мая. Погода, к несчастью, улучшилась, ветер утих, снежные заряды прекратились, видимость увеличилась. Изредка мимо людей, уцепившихся за антенны и тумбу перископов затонувшей Щ-323, проплывали запоздавшие льдины из Ладожского озера.

Обнаружив живую цель, гитлеровцы открыли артиллерийский огонь шрапнелью. Надо было срочно уходить обратно в лодку и ждать наступления темноты, но никто не догадался этого сделать, не представляя, видимо, всей опасности своего положения. Возможно, это объясняется чисто психологически: не каждый решится лезть обратно в затонувшую подводную лодку, как это первый раз сделал главстаршина Трубин. Тем более что рассвет только наступил, а ждать было слишком тяжело.

За долгий-долгий день — почти шестнадцать часов — большинство отважных подводников погибло от шрапнели в ледяной воде, среди них — Дмитрий Трубин. С темнотой подошли два наших катера и спасли лишь двух матросов.

Седьмого мая 1943 года Гвардейская Щ-303 первой вышла на разведку Финского залива. Вскоре на меридиане Нарген — Порккала-Удд командир И. В. Травкин обнаружил вражеские сети, о которых было так много разговоров среди подводников и работников штаба.

Попытка прорваться сквозь стальные препоны, стоявшие поперек всего залива, каждый раз приводила к тому, что вражеские сторожевые корабли обнаруживали подводную лодку и сразу же начинали ее бомбить.

Выпутываясь из вражеских сетей, «щука», которой командовал И. В. Травкин — Щ-303, — не раз испытала, почем фунт лиха. Только мастерство и выдержка командира и коллективный героизм экипажа спасли лодку от гибели.

Вот фрагменты из воспоминаний самого Ивана Васильевича:

«— Скрежет за бортом!

Началось!

Застопорили электродвигатели. Дали ход назад. Оторвались. Прошли много вдоль сети и снова пробуем поднырнуть. И опять застряли. На этот раз крепче. Даем средний ход назад, создаем дифферент то на нос, то на корму. Ни с места!

Неподалеку раздался взрыв. Вероятно, взорвался сетевой патрон. Акустик докладывает, что приближаются корабли, но к сетевому бону не подходят. Наверное, мин боятся.

Доводим дифферент на нос до восьми градусов. Приказываю дать самый полный ход назад. Лодка дрожит от напряжения и вдруг рывком устремляется назад. Будто кто-то большой и могучий выпускает ее из объятий.

Вырвались!

Снова ползем вдоль сетевого бона. Где-то должна быть глубокая впадина. В этом месте мы не видели ни одного буя. Может, здесь сумеем поднырнуть. И опять угоджаем в капкан. Теперь дифферент почему-то на корму.

— Полный назад!

Но из пятого отсека доложили, что полного хода обеспечить уже не могут — настолько разрядилась батарея.

Заполняем водой кормовую дифферентную цистерну. Снова осушаем ее. Рывками даем задний ход. Все тщетно. Застряли намертво.

Перезожаю машинный телеграф на «Стоп». Надо обдумать положение. Если не сумеем сейчас оторваться, придется всплывать и попытаться в надводном положении освободиться от сети. Но там нас ждут вражеские корабли...

Приглашаю в центральный пост своего заместителя по политической части Цейшера, парторга Бойцова, комсорга Иванова, члена партбюро Лебедева, коммуниста старшего лейтенанта Бутырского. Приходим к решению: поддерживать спокойствие, никакой паники, но на всякий случай подготовить лодку к взрыву. Мало ли как могут сложиться обстоятельства, когда мы всплывем на поверхность...

...Лодка подготовлена к взрыву. Попробуем еще раз оторваться от сети. Приказываю довести дифферент на корму до 15 градусов. Даем рывок назад электромоторами — самый сильный, какой только возможно.

Лодка дернулась и, словно сползая с горы, стала погружаться. Через несколько секунд она мягко села на грунт.

Спасены!

Но надолго ли? В отсеках уже трудно дышать. Приказываю включить патроны регенерации.

...Грохает над самой головой. Грохает так, что почти все валятся с ног. Лопаются вдребезги плафоны и лампы, от их осколков звенит палуба. Мы оказываемся в кромешной тьме. А взрывы — один за другим. Электрик Савельев включает аварийное освещение. В его полумраке закопошились люди, поднимаются, занимают свои места. Кричу в переговорные трубы:

— Осмотреться в отсеках!

...Враг не унимается. Корабли снова над лодкой. Бомбы рвутся очень близко. Одна из них даже упала на палубу, но, к счастью, не взорвалась. Лодку подбрасывает как мячик. Опять сидим без света. Через салютики и швы вода начинает проникать внутрь корпуса.

Лопнуло несколько аккумуляторных баков. Вышли из строя все глубиномеры.

Два часа непрерывно бомбили нас. Два часа мы провели как в аду. Но люди, уставшие, измотанные, задыхающиеся от недостатка кислорода, борются. И откуда только силы берутся! Электрики Гримайло, Савельев и Бойцов успевают быстро отключить лопнувшие баки аккумуляторов, и поэтому ни один из них не воспламенился. Трюмные, мотористы, торпедисты немедленно прекращают поступление воды, где бы она ни пробилась. Одна мысль владеет всеми: выстоять, спасти корабль, хотя бы для того, чтобы передать командованию собранные нами сведения.

А гитлеровцы потеряли всякое терпение и не жалеют бомб. При всей трагичности нашего положения именно это нам на руку. Несмолкающий грохот бомб, лишивший вражеских акустиков возможности прослушивать лодку, позволяет нам запустить помпы, откачать лишнюю воду, удифферентовать корабль. Дифферентовка в таких условиях потребовала от нашего инженера огромного искусства. Справился он с задачей блестяще.

Осторожно, ползком уходим с проклятого места. Взрывы отдаляются. Люди веселеют. Об этом я сужу по поведению Широбокова, который для меня вроде барометра, по которому можно судить о настроении большинства экипажа. Неугомонный радист высовывается из радиорубки и тихонько, но выразительно поет:

«Нам не страшен серый волк...»

В этом походе многое зависело от Ивана Васильевича Травкина, и он оправдал те надежды, которые на него возложил командир дивизиона Гольдберг.

Отличительная черта Травкина — везде и всегда — изумительное спокойствие. Никогда не повышая голоса, словно он не командир у перископа, а тихий и мудрый ткач у станка *, делал он свое дело хорошо и верно.

На подводной лодке только командиру дана возможность видеть в перископ все и оценивать обстановку во время столкновения с противником. Опыт, помноженный на знания, дает командиру то, что принято называть авторитетом. Суетливость и нервозность авторитета не создают — наоборот, взвинчивают экипаж, лишают его целеустремленности.

* До военной службы И. В. Травкин работал на ткацкой фабрике в городе Иванове.

Слабо подготовленный, нерешительный, или, наоборот, слишком горячий, идущий напролом командир может поставить корабль, а с ним и весь экипаж на грань гибели.

Словом, не все могут быть хорошими командирами. Иные имеют большие знания, но не могут применить их практически... Другим недостает искусства работать с людьми. Третьи теряются в сложных условиях.

Иногда я вспоминаю реплику адмирала М. П. Лазарева — открывателя Антарктиды. Его просили продвинуть по службе одного малоспособного офицера, который много плавал на кораблях, но чинов не получал. Лазарев показал на свой сундук, стоявший в каюте, и сердито ответил:

— Этот сундук три раза плавал со мной вокруг света, да тем же сундуком и остался.

Если офицер оказался достойным подняться на мостик корабля, стать у командирского перископа, то тут уж приходится ему набираться всего: знаний, опыта, мастерства, культуры мышления, творческого дерзания... Всего и не перечтешь!

Таким командиром Гвардейской подводной лодки и оказался Травкин в труднейшем боевом походе.

Пока мы в Штабе флота ждали разведывательных данных от Щ-303, 19 мая в район сетей была послана Щ-408 под командованием капитан-лейтенанта Павла Семеновича Кузьмина. Через трое суток командир доносил, что лодка имеет повреждения, ее преследуют противолодочные силы.

В последнем донесении Кузьмин просил привлечь силы нашей авиации, чтобы разогнать катера противника и получить возможность зарядить аккумуляторную батарею. Помочь ему не смогли, и Щ-408 погибла в неравной схватке с врагом.

Следующей ушла и не вернулась подводная лодка Щ-406, командир — Герой Советского Союза Евгений Осипов.

За Осиповым жребий пал на Александра Мыльников (С-9) и на Александра Ващенко (С-12).

Командиры лодок на Военном совете пытались высказать свое мнение о нецелесообразности таких боевых действий. Их поддержал командир соединения подводных лодок контр-адмирал Сергей Борисович Верховский. Однако от гибели С-9 и С-12 он все же не спас.

27 июля подводная лодка С-12 вышла из Кронштадта и на следующий день прибыла на остров Лавенсари. Вскоре она была выведена в точку погружения для самостоятельного движения в район Нарген — Порккала-Удд с задачей разведки рубежа противолодочной обороны и возможности форсирования сетей на глубине, прижимаясь к грунту. Эта задача таила в себе смертельную опасность: С-12 должна была установить наличие или отсутствие донных мин под сетью. А ведь еще во время проведения упомянутой выше оперативно-тактической игры в марте месяце была определена возможность такой постановки донных магнитных мин в местах, где рельеф дна позволял лодкам проходить под сетью. Посылка С-12 была неоправданным риском. 29 и 30 июля командир С-12 А. Ващенко доносил о форсировании Готландского рубежа, о зарядке батареи в намеченном районе, а 31 июля и 1 августа — о том, что прошел западный Готландский плес, меридиан Кери и направляется в район основного противолодочного рубежа. Больше донесений от С-12 не поступало. Как потом выяснилось, она подорвалась и погибла на донной мине, пытаясь пройти под сетью. Но это стало известно потом. А пока, не получив сведений от С-12, комфлота направил вслед за нею подводную лодку С-9. На этот раз командиру лодки А. Мыльникову была поставлена задача — разрушить сети своими торпедными залпами. Задача по меньшей мере странная: ведь ячейки сети размером три с половиной на три с половиной метра не позволяют пройти подводной лодке, а преградить путь торпеде или же взорваться никак не могут. Кроме того, Мыльников должен был установить результаты бомбометания нашей авиацией участка сетей. 10 августа Мыльников донес, что на линии сетей — сторожевые корабли противника и катера-охотники. Сети бомбометанием и сброшенными с воздуха торпедами не разрушены; выпущенные лодкой десять торпед не взорвались, прошли свободно. За сетями в западной стороне замечено интенсивное движение транспортов противника. После этого С-9 было приказано возвратиться в базу, но лодка не вернулась...

После неудавшихся попыток подводных лодок прорваться через Нарген-Порккала-Уддский рубеж было решено прекратить посылку лодок в Балтийское море и провести несколько разведывательных операций лодками типа «малютка» на восточном и западном Готланд-

ском плесах и в Нарвском заливе. Из этих операций заслуживает внимания, пожалуй, операция «Энигма».

Нам стало известно, что в районе города Нарвы на командном пункте фашистского командира дивизии работает радиопост, где используется шифровальная машинка «Энигма». Наше командование решило попытаться ее захватить. С этой целью была организована особая операция. Это были мои первые шаги в руководстве разведкой флота и первые шаги самих исполнителей во главе со старшим лейтенантом М. С. Калининым — помощником командира Щ-303.

Перед Калининым была поставлена задача любыми средствами найти штаб дивизии в районе Нарвы и добыть эту «Энигму». Из экипажа лодки отобрали пять человек, в том числе старшину Суздальцева, который хорошо владел немецким языком. В течение нескольких суток группа тренировалась, училась в поле и лесу ориентироваться по компасу, осваивала методы разведки. В холодную декабрьскую ночь проводил я лодку на это спецздание. «Малютка» бесшумно подошла к указанной точке в Нарвском заливе. Группа разведчиков получила последние указания представителя Штаба флота: договорились о сигналах, о времени встречи. Люди пересели на резиновые шлюпки и ушли в темноту...

И вот уже разведчики Суздальцев и Охлопков, одетые в немецкую солдатскую форму, вышли на шоссе, отошли метров на двести от основной группы. Долго ждать не пришлось. На дороге появился мотоциклист. Когда подъехал, они его остановили, завязался разговор (по нашей легенде). А затем сильный удар Суздальцева свалил мотоциклиста с ног. Когда же тот очнулся, то оказалось, что немецкий ефрейтор знает о нарвском гарнизоне меньше Суздальцева... Снова двинулись в путь. Шли долго, осторожно. Но вот деревня. Тихо. У небольшого дома стоит часовая. Калинин приказал матросу Охлопкову снять его. Моряк незаметно подкрался к дремавшему фрицу и быстро с ним расправился. Сам Калинин с группой ворвался в штаб и крикнул: «Руки вверх!» Дежурный офицер и телефонист вытянулись с поднятыми руками. Четко и быстро действовали наши разведчики. Обезоружив врага, они забрали оперативные карты и с двумя «языками» двинулись в обратный путь. Но без «Энигмы» — оказалось, что разведчики попали в штаб полка, а там эта машинка не была положена по штату. Сведения, полу-

ченные от взятых «языков», оказались, однако, весьма важными и денными.

Что же это за таинственная «Энигма» и почему мы так старались ее добыть? За год до начала второй мировой войны британская разведка начала секретную операцию, в результате которой многие приказы высшего командования вермахта оказывались у англичан раньше, чем у непосредственных адресатов. Речь идет о немецкой шифровальной машинке «Энигма». Получив ее в руки, англичане перехватывали немецкие секретные радиogramмы и были полностью осведомлены о намерениях врага. Знание ситуации и планов противника облегчало англичанам принятие многих не только стратегических, но и оперативно-тактических решений в критические моменты войны. Дешифрованные с помощью «Энигмы» немецкие военные радиogramмы стали для англичан столь привычны, что под конец войны они вообще игнорировали другие источники информации. Обо всем этом поведал бывший английский разведчик Ф. Уинтерботом в изданной в Лондоне книге «Сверхтайна».

Операция «Ультра» заставляет о многом задуматься, и не только над конкретными фактами минувшей войны; она поднимает проблемы политического и морального характера, вызывая ассоциации с аналогичным случаем периода первой мировой войны.

В ночь на 13 августа 1914 года отряд немецких кораблей попытался проникнуть в Финский залив, чтобы уничтожить там русские дозорные корабли. В тумане крейсер «Магдебург» наскочил на риф у острова Оденсхольм (Осмуссар). Миноносец получил приказ снять крейсер с камней, но это ему не удалось. Тем временем по вызову к острову подошли русские крейсера «Паллада» и «Богатырь». Немцы вынуждены были подорвать крейсер. Обследовав крейсер «Магдебург», брошенный на камнях у острова Оденсхольм, наши водолазы обнаружили у борта корабля, на дне, труп матроса в обнимку с тяжелой сумкой важных документов, среди которых были не только флотские, но и дипломатические шифры. Уже через два месяца копия этих документов была передана Англии. Так всю войну Англия знала обо всех (или почти обо всех) намерениях немецкого командования. Знаменитый Ютландский бой 31 мая 1915 года, когда встретились два флота — «Гранд Флит» и «Флот открытого моря», закончился «вничью», хотя оба флота

до сих пор считают именно себя победителем. На самом деле немцы не ожидали встретить «Гранд Флит», а вот англичане, зная заранее все намерения немцев, не смогли все же использовать это свое преимущество и потеряли в этом бою в два раза больше кораблей, чем немцы, но заставили, однако, «Флот открытого моря» повернуть на обратный курс и вернуться в свои базы.

Историки до сих пор в недоумении: как это можно было так легкомысленно относиться к шифрам? Тем не менее немцы, зная, что шифры погибли на крейсере «Магдебург», не заменили их новыми. Англичане же настолько искусно владели немецкими шифрами, что использовали их даже в дипломатии, а точнее — в немецкой секретной службе. Так был пойман известный агент — морской разведчик Ф. Ринтелен, орудовавший в США в течение трех лет. Около полусотни детективов было направлено из Англии в США, чтобы поймать неуловимого шпиона Ринтелена. Более двух лет этот самый Ринтелен дружил с английским военно-морским атташе, получая от него нужную информацию, в том числе и о себе самом.

— Дорогой мой Джордж, наконец-то мы напали на след Ринтелена, — похвалялся перед своим «другом Джексон» английский атташе в одном из ресторанов.

— О, это очень интересно! Я должен написать захватывающую новеллу, — говорил журналист Джексон (он же — капитан-лейтенант Ринтелен).

— Да, это будет скоро, я покажу его вам. Мне направляют сейчас из Англии еще сорок детективов высшей квалификации.

Так, за семейным ужином, Ринтелен узнавал о себе и об английском флоте. Но вот по дипломатической линии он получил шифровку: «Прибыть в Берлин». Это стало его концом как разведчика. Ринтелен отправился как швейцарский подданный пассажиром на трансатлантическом лайнере и был арестован британской секретной службой в Ливерпуле.

Это только один пример той службы, которую сослужил переданный Россией Англии немецкий шифр. К сожалению, у англичан оказалась плохая память — они не отплатили той же монетой своим союзникам во второй мировой войне и не передали нам сведений, которыми располагали с помощью «Энигмы». О факте пе-

редачи Россией англичанам немецких шифров «забыл» и Черчилль, во время первой мировой войны занимавший пост военно-морского министра.

Я вспомнил о случае с Ринтеленом еще и потому, что в результате разведывательной операции «Энигма» мы получили, как я уже упоминал, ценные сведения. Один из захваченных нами «языков» оказался внучатым племянником того самого Ринтелена. Взятый Калининским дежурный офицер был разведчиком полка. На этой операции и закончились разведывательные действия наших подводных лодок в 1943 году.

Как можно кратко охарактеризовать результаты действий наших подводных лодок в этот период? Протекали они в условиях исключительно сильной противолодочной обороны противника. Учтя опыт действий своих сил и средств противолодочной обороны в кампании 1942 года, гитлеровцы все же сумели заблокировать наши подводные лодки. Щ-408, Щ-406, С-9, С-12 ценой своей гибели подтвердили правильность оценки обстановки на Балтийском театре. Хотя цель, поставленная командованием перед подводными лодками в 1943 году — выйти в Балтийское море для действий на морских путях сообщения, — не была достигнута, следует, однако, заметить, что сама возможность прорыва наших подводных лодок в Балтику заставляла врага мобилизовать большое количество сил и средств для создания противолодочных преград. Противник вкладывал в противолодочную оборону в Финском заливе ценнейшие технические средства и отвлекал на нее большое количество личного состава и кораблей.

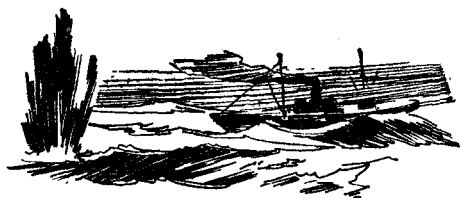
Взамен подводных лодок командование КБФ нацелило на врага авиацию: 1-й гвардейский торпедно-минный авиаполк, который методом свободной охоты наносил мощные удары по транспортам противника на путях сообщения. Всего за 1943 год авиация КБФ потопила около 60 транспортов, то есть столько, сколько потопили наши лодки за 1942 год. Кроме того, почти каждый день над Финским заливом вплоть до острова Нарген происходили крупные воздушные бои. Третий гвардейский истребительный авиаполк был перебазирован из Ленинграда на остров Лавенсари, что увеличило радиус его действия и силу ударов по дозорным кораблям противника.

Неся большие потери в кораблях и катерах на Готландском рубеже, противник вынужден был снимать

- свои корабельные дозоры и держать их укрытыми в бухтах и шхерах.

Таким образом, сам факт существования наших подводных лодок заставлял противника напрягать все силы и средства от Кильской бухты до Гогландского оборонительного рубежа.

Советская Армия от берегов Баренцева до Черного моря крепко держала инициативу в своих руках. Сорвав летнее наступление немцев на Курской дуге, в июле 1943 года советские войска сами перешли в наступление и начали гнать гитлеровские армии на запад, очищая советскую землю от фашистских захватчиков. Это не могло не сказаться и на морской войне.





ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ИДУТ НА ЗАПАД

I

Шел 1944 год — год решающих побед Советского Союза в Великой Отечественной войне. Каждый новый день, каждый новый успех Советской Армии приближали нас к победе, а гитлеровскую Германию — к бесславному концу.

В январе наши войска разгромили врага, 900 дней осаждавшего героический город Ленина. В течение февраля была полностью освобождена Ленинградская область, очищены от противника побережье Финского залива до реки Нарва и все восточное побережье Чудского — Псковского озера.

Несмотря на огромные потери в живой силе и технике на сухопутных фронтах, враг продолжал укреплять Гогландский и Нарген-Порккала-Уддский рубежи в Финском заливе, упорно противодействовал выходу наших подводных лодок в Балтийское море.

17 сентября войска Ленинградского фронта при содействии Краснознаменного Балтийского флота развили новое наступление на Таллинском направлении, через несколько дней овладели портами Таллин, Палдиски,

Пярну, Хапсалу, а 27 сентября вышли на побережье Рижского залива.

Как уже говорилось, немцы минировали фарватеры и подходы к пирсам Таллин и Палдиски, развернули свои подводные лодки в устье Финского залива, чтобы воспрепятствовать действию наших подводных сил на Балтике. Но с капитуляцией Финляндии 19 сентября оборонительные рубежи в Финском заливе, созданные немцами за три года войны, стали бесполезными. Наш флот получил возможность выхода в море по шхерным фарватерам северного побережья Финского залива.

Все наши подводные лодки были давно готовы к боевым действиям и только ждали приказа.

Для того чтобы обеспечить организацию перехода по финским шхерам, 25 сентября на острове Лавенсаари командование КБФ устроило совещание, на котором присутствовали также представители военно-морских сил Финляндии — начальник штаба финского флота и начальник лоцманской службы. Проводить совещание адмирал Трибуц поручил командиру островной базы вице-адмиралу Г. В. Жукову, который был не только талантливым военачальником, но и неплохим дипломатом. В начальный период войны он руководил героической обороной Одессы.

На финнов возлагалась ответственность за безопасную проводку наших подводных лодок шхерами, за осуществление систематического контрольного траления районов выхода и встреч подводных лодок. В этом совещании мне пришлось участвовать уже как руководителю флотской разведки. Прежде всего мы хотели получить от финского военно-морского командования сведения о минной обстановке в Балтийском море. Во-вторых, данные о специальных противолодочных заграждениях на фарватерах. Нам нужны были подробные сведения о всех выходных фарватерах, ведущих в открытое море. Финское морское командование полностью удовлетворило наши требования, согласилось с тем, что их лоцманы будут выводить наши лодки в море, снабдив их картами и кальками минной и навигационной обстановки. Естественно, что какая-либо информация об этом в финской печати, радио не разрешалась. Чтобы не дать немецким силам ПЛО возможности атаковать наши подводные лодки на выходах из

финских шхер, нам пришлось прибегнуть к жесткому контролю бывших союзников фашистской Германии.

В начале октября в Балтийское море вышла первая группа наших подводных лодок. Среди них была и Л-3. Ее командир капитан III ранга Коновалов получил приказание минными постановками и торпедными атаками нарушать коммуникации противника к западу от острова Борнхольм.

Десятого октября подводная лодка пришла в указанный район. Более двух лет прошло с тех пор, как она была здесь. Теперь противник организовал в этом районе полигон для боевой подготовки своих подводных лодок. Ежемесячно отсюда по Кильскому каналу в Вильгельмсхафен — главную базу немецкого флота в Северном море — уходило до 20 подводных лодок, построенных на стапелях Эльбинга и Данцига, чтобы затем вести боевые действия в Атлантике. Тут постоянно находилось большое количество сторожевых кораблей, катеров-охотников и тральщиков.

Выставив несколько минных банок, Коновалов занялся поиском транспортов противника, чтобы атаковать их.

Первые, робкие еще шаги в должности командира, первые мили первого похода. Самые трудные, самые памятные и самые волнующие. В них словно заново познаешь себя. Воочию убеждаешься в том, сколь ответственна роль командира, с которой связана, быть может, и вся дальнейшая жизнь — не только своя, но и всего экипажа.

В этом осеннем походе многих офицеров, которые начали войну на Л-3, уже не было. Штурмана Петрова сменил лейтенант И. Г. Павлов, только окончивший военно-морское училище. На место инженера-механика Крастелева пришел инженер-капитан-лейтенант А. В. Новаков, на счету которого было уже пять боевых походов на «малютках». Кроме Коновалова, из старого состава оставались Шелобод да возмужавший военфельдшер Булыгин, отпустивший себе усы в подражание командиру.

В первые дни после прихода на позицию экипаж корабля не добился успеха. Катера противника все время преследовали Л-3. Но эти дни не пропали даром. После длительного перерыва в боевых действиях потребовалось время, чтобы привыкнуть к напряженной обстановке, нужна была тренировка личного состава в море.

Вражеский полигон, конечно, не был идеальным местом для этого. Но все же, уклоняясь от преследования и бомбометания, командир и весь экипаж получили неплохую закалку. Особенно это пошло на пользу молодым акустикам Дмитрию Ганину и Алексею Володченко. Острый на язык Вальдев шутил:

— Начальство компенсирует качества акустика Жеведя количеством ребят-пионеров.

Но это совсем не так. За два года радиотехнические средства настолько выросли, что на подводной лодке акустик уже не справлялся с обязанностями «слухача», поэтому в штат был введен дополнительно радиометрист. Два комсомольца, Ганин и Володченко, два друга. Перед выходом в море на комсомольском собрании они дали слово не уронить чести своего боевого поста и работать не хуже, а еще лучше, чем Дмитрий Жеведь. Свое слово они сдержали.

Почти десять суток продолжалось опасное маневрирование в логове врага, и каждый раз, спускаясь перед рассветом с мостика в центральный пост, Коновалов уверенно говорил своему помощнику:

— Ничего, все идет по плану. Враг еще почувствует силу наших ударов.

Вскоре на Л-3 поступило приказание занять позицию в районе Мемеля. Здесь Коновалов предпринял смелую попытку ночью прорваться на вражеский рейд. Однако она не увенчалась успехом. Перейдя в надводное положение, Л-3 сразу попала в луч прожектора. Тотчас противник устроил над рейдом настоящий фейерверк из осветительных ракет. Оказалось, что Л-3 всплыла в самой гуще вражеского охранения. Пришлось снова уйти под воду.

Когда на другой день приблизились к берегу, акустик Ганин доложил, что слышит шум винтов транспорта и трех сторожевых кораблей. Коновалов предпринял дерзкую, неожиданную для противника атаку. Л-3, идя под сторожевиками, на глубине, почти в упор двумя торпедами потопила один из них. Началось жестокое преследование, но Коновалов смелой контратакой потопил охраняемый транспорт.

— Я вспомнил, — рассказывал мне потом Владимир Константинович, — многочисленные письма, полученные от родных и знакомых экипажа Л-3, и каждое письмо заканчивалось примерно одинаково: «Топите как можно больше, топите ненавистных фашистов».

Мать старшины Машинистова, узнав о награждении сына орденом Красного Знамени, писала: «Я очень рада за высокую награду сына Виктора. Мне 60 лет, и я вместе со своими внучатами работаю на полевых работах, чтобы помочь фронту. С замиранием сердца слушаем сообщения о подвигах Балтийского флота, о его славных подводниках...»

Невольно вспомнилось и другое письмо. Оно из фашистской Германии, адресовано солдату Ф. Фогту: «Дорогой Фридрих, не лезь в огонь, думай об отце и матери. Спрячься в большую яму и лежи там, пока все, все не кончится. Пусть лезут вперед другие... Если станет слишком поздно, как под Сталинградом, тогда поднимай руки вверх».

Перед самым выходом в море гвардейцы получили письмо от украинской партизанки Марии Доленко. Отважная дочь украинского народа писала о боевых делах партизанского отряда, с которым она прошла сотни километров по вражеским тылам. Девушка призывала подводников еще беспощаднее громить врага на море, чтобы приблизить час победы. Ее письмо Еремеев поместил в боевом листке.

На «Фрунзенце» много украинцев, поэтому письмо поместили без перевода. Те, кто не знал украинского языка, обращались к моему земляку сигнальщику Владимиру Андрущаку, к Петру Ищенко, Ивану Саганю, Филиппу Еременко и другим морякам-украинцам. Они охотно переводили им слова мужественной землячки.

На подлодке служили люди разных национальностей: русские, украинцы, грузины и армяне... Годы войны сплотили их в единую крепкую семью. В походах каждый стремился, чем мог, помочь товарищам. Когда электрики делали доливку аккумуляторов, минеры Хилько и Поляков по своей инициативе помогали Анисимову и Дядькину тянуть шланги, присоединять их к бачкам с дистиллированной водой. Во время торпедных атак электрик Тимошенко и трюмный Золенко приходили к торпедистам, чтобы помочь им быстрее приготовить торпедные аппараты к выстрелу. А когда шла перезарядка торпедных аппаратов, в носовом отсеке работали вместе с торпедистами моторист Харченко и молодой, только недавно пришедший на лодку комендор Разуваев. Их никто не просил об этом. Они брались за дело сами, чтобы помочь товарищам.

В этой взаимной помощи ярко выразилась забота

каждого подводника о боевом успехе своего корабля. Лучший моторист гвардии старший матрос Сагань с гордостью носил на груди рядом с боевыми наградами значок «Отличный артиллерист». Хорошо работая на линии вала, он постарался в совершенстве изучить и свою вторую специальность, стал одним из лучших бойцов орудийного расчета. Накануне боевого похода Сагань был принят кандидатом в члены ВКП(б).

С каждым походом крепла боевая дружба гвардейцев. Сплоченность моряков помогала командиру совершать дерзкие атаки, требовавшие огромной выдержки и исключительной слаженности действий всего экипажа.

...Это было к северу от Либавы 31 января 1945 года. Шли десятые сутки пребывания Л-3 в море. На вахте стоял капитан-лейтенант Александров. Зимнее утро. Оно здесь почти такое же, как и на всей-северной Балтике: наступает медленно, словно нехотя. Десять часов, а море, кажется, все еще окутано сумерками, лениво колышется и как будто еще не проснулось. Падают легкие, пушистые снежинки, слабый ветерок с севера. В этих утренних сумерках рулевой-сигнальщик Титов обнаружил караван из четырех транспортов в охранении шести сторожевых кораблей. Срочно ушли под воду, взяв курс на противника.

Коновалов долго искал этот караван, но в перископе заметить его пока было невозможно. Уточнив пеленг с помощью акустика, Владимир Константинович наконец увидел в перископ до отказа загруженные транспорты, шедшие курсом на Виндаву.

— Какой транспорт выбрать? — спросил он Александрова.

— Думаю, что первый, — ответил помощник, — его удобнее атаковать.

— Нет, — сказал Коновалов, — надо второй, он значительно больше водоизмещением и охраняется лучше. Смотрите, с каждого борта по сторожевику, значит, что-то ценное везет, очевидно, боезапас для Курляндской группировки, которую доколачивают наши войска.

«Фрунзенец» все ближе и ближе подходит к транспортам. В отсеках отлично понимают командира. Осталось всего три торпеды, атаковать надо наверняка, без промаха, а для этого надо подойти к цели как можно ближе.

Подняв перископ, Коновалов увидел, что попал между транспортами и охранением. Цель прекрасно видна.

— Аппараты, товсь!

В считанные секунды убран перископ, пущен секундомер, и снова короткая команда:

— Аппараты, пли!

Перископ снова пошел кверху. Видно, как из трех торпед две идут точно по заданному курсу. Взрыв — и большой транспорт, ломаясь на куски, идет под воду. Заметив место залпа, сторожевики бросаются туда и начинают бомбометание. Но Л-3 к этому времени уже развернулась на обратный курс и пошла на большие глубины — в открытое море. Долго пришлось маневрировать Коновалову, чтобы уйти от жестокого преследования. Помог ему еще и налетевший шквал. Как всегда в эту пору, неожиданно небольшое облачко, появившееся на горизонте, быстро заволакивает всю ширь неба, и ласковая морская гладь быстро превращается в темную беспокойную стихию.

Получив приказ от командира бригады подводных лодок занять новую позицию, Коновалов решил воспользоваться ночным временем, чтобы быстрее совершить переход в надводном положении.

Ночью всплыли. Мерно застучали дизеля, холодные волны разбушевавшегося моря все чаще накрывали подлодку вместе с рубкой. Даже опытные моряки не любят встречаться в открытом море со штормом — уж слишком много хлопот приносит он морякам. Так случилось и на этот раз. Не прошло и получаса после всплытия, как один из дизелей быстро прибавил обороты и в цилиндре что-то сильно ударило. Двигатель остановился.

Легли на грунт. Больше суток, без отдыха трудились мотористы. Заменили поршень новым, но и после этого дизель быстро сбавлял обороты. Проверили все соединения фланцев топливной магистрали, нагнетательные клапаны топливных насосов, но никаких дефектов не обнаружили. Каждый из мотористов думал о случившемся, вносил свои предложения, стремился быстрее найти причину ненормальной работы двигателя.

Внимательно прислушивался к разговорам молодой матрос моторист Лукьяненко. Тщательно все обдумав, он предложил проверить форсунку. Инженер-механик Новаков с ним согласился. Лукьяненко считал, что через форсунку в топливную магистраль попал воздух, а это могло быть причиной разрыва головки поршня и не-

нормальной работы двигателя, даже после замены поршня на новый.

Смекалка молодого подводника помогла. После замены форсунки дизель застучал равномерно, и Л-3 продолжала следовать своим курсом в назначенный район.

Сплоченность экипажа, взаимопомощь и взаимная поддержка, стремление и готовность каждого прийти на помощь в трудную минуту своим товарищам всегда имели неоценимое значение в боевой обстановке, в походе.

Не менее успешно, чем Коновалов, вел боевые действия молодой командир Щ-307 капитан III ранга М. С. Калинин. Его «щука» была направлена на позицию к порту Виндава, где вели боевые действия Щ-309 и Щ-310. Этот порт, как и Либава, являлся главным узлом снабжения Курляндской группировки войск противника, отрезанной нашими наступающими частями на побережье Балтийского моря.

Ставка Верховного главнокомандования поставила перед Краснознаменным Балтийским флотом боевую задачу: блокировать с моря гитлеровские войска, окруженные в Курляндии. В то же время корабли должны были содействовать приморскому флангу сухопутных войск, выполняя указания представителя Ставки Маршала Советского Союза А. М. Василевского, который координировал боевые действия советских войск в Прибалтике и Восточной Пруссии.

Максимальное число наших подводных лодок было приковано к Либаве и Виндаве, откуда противник питал свои окруженные войска. Начались совместные удары подводных лодок, авиации и торпедных катеров по транспортам, направлявшимся в эти порты.

16 октября, подойдя к Виндаве, Калинин обнаружил в перископ четыре транспорта, стоявших на якоре. Смело войдя на рейд, он залпом из четырех торпед потопил два транспорта. После преследования катерами в течение двух суток Щ-307 удалось оторваться от них и уйти на запад. Перезарядив торпедные аппараты, Калинин решил повторить свой маневр на рейде Либавы, но попал там под сильное преследование сил ПЛО и снова вернулся к Виндаве.

Около трех часов ночи лодка находилась в надводном положении. Ходовую вахту на мостике нес помощник командира капитан-лейтенант И. С. Луганский, бывший гвардеец с Л-3. Он обнаружил силуэты транспортов и охранение.

— Пока командир поднимался на мостик, — рассказывал мне потом Иван Семенович, — я развернул подлодку на боевой курс и дал команду: «Кормовые аппараты, товсь!» Калинину досталась только команда «Пли!». Обе торпеды попали в цель, и транспорт затонул. Ночью, на выходе из Виндавы, Калинин снова атаковал конвой из трех транспортов. Головной транспорт был потоплен двумя торпедами. Убедившись, что их никто не преследует, Калинин вторично атаковал и потопил еще один транспорт.

После этого их стали жестоко бомбить. На лодку было сброшено более 40 бомб и так близко, что в результате взрывов вышла из строя часть механизмов, а некоторые даже были сдвинуты с фундамента. Лопнуло несколько аккумуляторных баков, в аккумуляторном отсеке начал появляться хлор. Пришлось отключить одну группу аккумуляторной батареи. Возникла угроза пожара и взрыва. В довершение всего вышли из строя главные кормовые горизонтальные рули.

Ориентируясь по данным акустика, Калинин старался маневрировать так, чтобы как можно скорее оторваться от преследования. Убедившись, что сторожевые корабли окончательно потеряли контакт с подлодкой, Щ-307 легла на грунт. Нужно было принимать решение о ремонте рулей.

В центральном посту собрались командир, помощник и парторг главный старшина Пирожков (замполитов к тому времени на лодках уже не было, их функции выполняли секретари парторганизации). Решали, как быть: попытаться отремонтировать рули или возвращаться в базу в надводном положении. Говорили вполголоса, тщательно взвешивая все «за» и «против». В это время вахтенный матрос Сухарев доложил:

— Товарищ командир, вас просят к переговорной трубе.

Калинин подошел.

— Командир слушает.

— Докладывает первый отсек, — услышал он, — просим послать на ремонт рулей.

За первым отсеком доложил второй, затем третий и так до шестого. Калинин объявил, что решение сообщит позже, и приказал Пирожкову пройти по отсекам и объяснить людям, что подводная лодка находится у берега противника, в районе, который особенно тщательно охраняется. Люди, которые станут работать

в надстройке, будут оставлены и погибнут, если появятся фашистские корабли или самолеты.

На подводных лодках очень быстро работает матросское «радио». Не успел парторг обойти отсеки, как командира снова начали вызывать к переговорной трубе. И снова Калинин услышал доклады о готовности пожертвовать собой для победы над врагом.

Отобрали трех человек — рулевого старшину второй статьи Чернышова, трюмного машиниста старшину Танина (это был лучший водолаз) и артиллериста Карева, одного из самых физически сильных матросов. Трудная им предстояла работа: провести ремонт в ледяной воде, в легких водолазных костюмах.

Всплыли на поверхность, когда стало совсем темно. Штормило крепко, ветер шесть-семь баллов. Волны били моряков о корпус лодки, выбрасывали их вверх ногами, концы, которыми они были привязаны, до крови впивались в тело. В течение шести часов, сменяя друг друга, работали Чернышов, Танин и Карев. Благодаря подвигу смельчаков подводная лодка продолжала свой боевой поход и вернулась в Турку с большой победой: шесть транспортов было пущено на дно Балтики.

Всего на счету этой лодки восемь потопленных кораблей. За боевые успехи она награждена орденом Красного Знамени, а личный состав — орденами и медалями. М. С. Калинин был удостоен высшего отличия Родины — звания Героя Советского Союза.

С осени сорок четвертого года враг стал посылать к приморскому флангу своих армий тяжелые крейсера и эскадренные миноносцы. Артиллерийский огонь, который они вели по флангам советских войск, на некоторое время сдерживал наступление Советской Армии. Но немецко-фашистский флот не мог безнаказанно действовать и предотвратить полный разгром своих армий на берегах Балтийского моря.

Гвардейской подводной лодке Щ-309 под командованием П. П. Ветчинкина было приказано произвести поиск и атаку вражеских кораблей, обстреливавших наши войска на полуострове Сырве. В тот же день лодка обнаружила и атаковала эскадренный миноносец, который совместно с другими кораблями вел огонь по нашим войскам. В результате этой атаки, хотя и неуспешной, огонь по берегу был прекращен, и корабли поспешили уйти из опасного района.

Когда через двое суток сюда снова пришел отряд не-

мецких кораблей, уже в составе крейсера и трех эсминцев, то там оказались три наши подводные лодки. Отряду кораблей также пришлось быстро повернуть на обратный курс, не сделав ни единого выстрела.

Мне как офицеру Штаба флота часто по роду своей деятельности приходилось бывать в частях и на боевых кораблях. Особенно у летчиков, катерников и подводников — основных сил флота в тот период, а следовательно, и главного источника боевой информации.

Иногда приходилось быть свидетелем ухода в море торпедных катеров, подводных лодок, но чаще я с радостью встречал своих друзей при возвращении с победой.

На этот раз основательно почистила от фашистов морские подступы к Либаве и Виндаве подводная лодка Щ-310 под командованием молодого, энергичного командира капитана III ранга С. Н. Богорада. За три похода он потопил восемь транспортов. В первый же свой боевой поход Богорад отлично выполнил задачи разведки. Он точно выявил систему и тактические приемы действий кораблей дозора и противолодочной обороны врага. Дал нам ценные сведения для командиров подводных лодок. Пробыв в море 52 дня в трудных условиях штормового зимнего плавания, Богорад потопил три крупных транспорта с войсками и вооружением.

С. Н. Богорад пришел на Щ-310 с подводной лодки Д-2, на которой служил помощником командира. Еще там он проявил себя *мужественным и стойким* подводником, не раз первым обнаруживал вражеские суда. Он мастерски помогал командиру Линденбергу в управлении маневрами корабля при выходе в атаку, самоотверженно и инициативно боролся за живучесть Д-2, когда она была на грани гибели. Пришел Богорад на новое место уже с орденом Красного Знамени на груди.

Экипаж Щ-310 также имел немало боевых успехов. В сентябре 1942 года этой лодкой под командованием *опытного подводника капитана III ранга Д. К. Ярошевича* был отправлен на дно Балтики огромный транспорт — «Франц Рудольф». Возвращаясь в базу, подлодка подорвалась на mine, но храбрые и умелые моряки спасли корабль и довели его в базу.

— Как-то покажет себя новый командир? — думали подводники «щуки».

В тот день, когда «щука» выходила в море, Богорад

пристально вглядывался в знакомые очертания берегов. Было время, когда он плавал здесь с иными целями... Окончив в 1935 году Ленинградский морской техникум, юноша из Витебска получил назначение в Балтийское морское пароходство. Пять лет плавал он штурманом, затем помощником капитана на торговых судах. Перевозил лес, машины, цемент. В 1940 году Богорада призвали в Военно-Морской Флот.

Когда Семен Наумович пришел на Щ-310, то он сразу же настойчиво стал готовить экипаж к боевым походам. Работать приходилось много. Почти два года подлодка не выходила в море, многое было забыто, многое надо было отрабатывать заново.

Теперь, выходя в море, Богорад с удовольствием отмечал четкие и слаженные действия всего экипажа.

Щ-310 получила приказание немедленно занять место у Виндавы. По данным нашей разведки, там наблюдалось оживленное движение вражеских транспортов с войсками и техникой. Вскоре «щука» была уже на месте. Начался настойчивый поиск. В первый же день моряки увидели, насколько упорен и активен был их командир. Подлодка то подходила почти к самому берегу, то удалялась в море. Богорад стремился определить пути движения фашистских судов. И это ему удалось.

Вскоре гидроакустик Ладыгин доложил о шуме винтов каравана судов. Большой, тяжело груженный войсками и боевой техникой транспорт шел в охранении двух сторожевых кораблей. Но курс каравана пролегал вблизи берега, где глубины были настолько малы, что подойти к транспорту в подводном положении было невозможно. Воспользовавшись плохой видимостью, Богорад решил атаковать врага из надводного положения. Подводники готовились не только к торпедному залпу, но и к срочному погружению.

Командир отлично осуществил сложное маневрирование и быстро вывел подлодку в точку торпедного залпа. Атака была скоротечной. Враг едва успел заметить мелькнувшее в тумане стальное тело советской «щуки», как раздался грохот разорвавшихся торпед и объятый пламенем транспорт с войсками и боеприпасами пошел на дно.

Корабли охранения бросились преследовать Щ-310. Однако нащупать ее не могли. Богорад уверенно уводил подлодку в район больших глубин. Несколько бомб

все же разорвалось вблизи корабля. Подлодку сильно ударило о грунт; словно по кочкам, она подпрыгивала и снова касалась дна, но Богорад вывел ее на большие глубины.

— Поздравляю с победой! — передал командир по отсекам. — Так и впредь будем бить фашистов.

А через несколько часов Щ-310 вновь курсировала на подступах к Виндаве.

Подводники обнаружили вооруженный буксир, несший дозорную службу. Хотя этот буксир и не представлял собой важную цель, но мог помешать действиям подводной лодки. Богорад решил потопить его. Метким торпедным выстрелом дозорный корабль был буквально разнесен на мелкие куски. А через несколько часов в этом же месте Богорад атаковал крупный транспорт, шедший в сопровождении нескольких сторожевиков. Видимость была плохая, поэтому командир решил подойти к врагу на дистанцию «пистолетного выстрела». Удар пришелся в корму транспорта. После взрыва двух торпед судно быстро ушло на дно. И так день за днем... Балтика штормила. Промокшие до ниток, пронизываемые холодным ветром, подводники не смыкали глаз, бдительно наблюдали за морем. Я имею в виду подводников не только Щ-310. В это время так же успешно вели боевые действия у блокированных портов Либавы и Виндавы еще десять наших подводных лодок.

Вскоре после атаки Богорад заметил, как из аванпорта Виндавы вышли эсминцы. Пришлось срочно уйти под воду, но все же эсминцы атаковали «щуку», причинив ей значительные повреждения.

Когда окончательно оторвались от преследования, то выяснилось, что порвались соединительные болты муфты дизеля и вала электромоторов. Запасных болтов на корабле не оказалось.

— Как быть? — спрашивал Богорад своего инженера-механика. — Неужели придется возвращаться в базу?

— Мы обязаны продолжать боевые действия, — решительно сказал командир, — нужно найти выход из положения. Кстати, эсминцы рыскают не зря, они проверяют подходы к порту. Надо ждать каравана. Дорог каждый час...

Инженер-механик Кружалов, мичман Дубков, старшина второй статьи Шур и другие напряженно искали решения проблемы.

— Каков размер болтов? — спросил их Богорад. — Нет ли подобных в других системах корабля?

— Есть! — воскликнул Дубков. — В оружейной тумбе и в стойке ручного управления рулем...

Быстро были произведены нужные расчеты. Они показали, что без ущерба можно снять по несколько болтов. Но как это сделать? На поверхности моря лютовал шторм. Пришлось идти на риск. После четырех часов работы Дубкова и Шура в трудных штормовых условиях «щука» вновь стала боеспособной.

— Спасибо, друзья! — сказал Богорад мотористам.

Предсказание Богорада сбылось. Вскоре подводники обнаружили караван и потопили из него один транспорт, груженный артиллерией и танками.

Вернувшись в базу, моряки в короткий срок исправили повреждения, вызванные вражескими бомбежками, и в конце ноября снова вышли в море.

В это время «щука» заняла позицию в назначенном секторе Либавы. Действовать пришлось в обстановке ожесточенных атак противолодочных кораблей. Немцы необычайно усилили охрану транспортов эсминцами, над морем барражировали самолеты-разведчики. Но и в этой обстановке Богорад решительно и смело преследовал противника до тех пор, пока не отплавлял его на дно.

Так было и 30 декабря. Капитан транспорта отчаянно маневрировал, стараясь уйти под защиту своих дозорных кораблей. Богорад нагнал судно и в упор торпедировал его.

Так было в начале января, когда Щ-310 успешно атаковала конвой. Вражеские корабли яростно преследовали смельчаков, но Богорад перехитрил их. Он положил «щуку» на дно рядом с потопленным транспортом и, выждав время, потом благополучно ушел.

За отличные боевые действия подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени. Были награждены и все моряки. На груди Богорада появился орден Ушакова II степени, а вскоре ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Надо сказать, что свои подвиги советские подводники совершали в ожесточенной борьбе с сильным и упорным врагом, оснащенным самым современным оружием. Особенно преуспела фашистская Германия в создании эффективных мин и торпед. В частности, немецкие подводные лодки широко использовали бесследные

акустические торпеды, от действия которых только англичане теряли на море до ста кораблей и транспортов ежемесячно. Использование подобного оружия приносило успех почти в ста процентах случаев. Объяснялось это тем, что торпеда, имея акустическую аппаратуру, самонаводилась на цель и, как бы корабль ни маневрировал, настигала его. Вот любопытный в этом плане документ из переписки в годы войны И. В. Сталина с У. Черчиллем. «Лично и строго секретно, — писал английский премьер-министр 30 ноября 1944 года. — Адмиралтейство просило меня обратиться к Вам за помощью по небольшому, но важному делу. Советский Военно-Морской Флот информировал Адмиралтейство о том, что в захваченной подводной лодке были обнаружены две германские акустические торпеды Т-5. Это единственный известный тип торпед, управляемых на основе принципов акустики, и он является весьма эффективным не только против торговых судов, но и против эскортных кораблей. При помощи ее было потоплено или повреждено 24 британских эскортных судна, в том числе пять судов из состава конвоев, направлявшихся в северную Россию. Изучение образца торпеды Т-5 было бы крайне ценным для изыскания контрмер. Адмирал Арчер просил советские военно-морские власти, чтобы одна из двух торпед была немедленно предоставлена для изучения и практического использования в Соединенном королевстве».

Советская сторона, верная своему союзническому долгу, удовлетворила просьбу англичан. Им была предоставлена возможность изучить новое сверхсекретное немецкое оружие. Однако английская помощь в разгадке этих секретов не понадобилась. Наши специалисты сделали это сами. Как же немецкая торпеда очутилась у нас?

...День 30 июля 1944 года был тихим и солнечным. В проливе Бьерке-зунд нес дозорную вахту наш катер МО-105. В нарушение всяких правил, инструкций и наставлений командир катера, став на якорь, объявил команде: «Обед». Пообедав, решили позагорать, искупаться, благо солнце в зените и ни одного облачка...

13 12 часов 45 минут вахтенный сигнальщик с наблюдательного поста на острове Руонти доложил в штаб обороны Койвисто: «Столб дыма на севере в районе дозорного катера». Вскоре в этот район был послан катер МО-103, а в 19 часов, находясь в дозоре, командир старший лейтенант А. П. Коленко увидел несколько белых

ракет, выпущенных катером-вехоставом. Это означало, что катер обнаружил подводную лодку. «Полный вперед! — скомандовал командир МО-103. — Держать курс на катер». В 19.10 МО-ЮЗ установил гидроакустический контакт с фашистской подводной лодкой, и в 19.15 последовала команда: «Бомбы, товсь!»

■ — Мгновенное эхо! — докладывает акустик.

— Первая... Вторая... Третья, — скомандовал Коленко.

Катер разворачивается для повторной атаки. Пока оседали водяные султаны, МО-ЮЗ снова повернул на обратный курс для повторного бомбометания. Но что за чудо? Из-под воды на местах всплесков вырывались огромные воздушные пузыри. Катер делает циркуляцию вокруг них, набирает скорость и атакует цель — теперь уже неподвижную. Когда всплески воды осели, показалось шесть голов. В спасательных жилетах, подняв руки, плавали на воде гитлеровские подводники. В момент, когда катер подходил к плававшим немцам, вражеская батарея с финского берега открыла по нему артиллерийский огонь. Снаряды рвались на недолетах в 200—300 метров от катера. Можно было оставить немцев в воде, поставить дымзавесу и уйти. Но старший лейтенант Коленко решил довести дело до конца. «Шесть языков — неплохие разведданные для штаба флота», — подумал он. В 19.40 в вахтенном журнале катера МО-ЮЗ появилась запись: «Потоплена подводная лодка противника, взято в плен шесть человек экипажа: командир подводной лодки У-250 Вернер Шмидт, штурман Гюнтер Ридель, второй штурман Герман Дирике, младший старшина Гейнц Фензен, санитар Гейнц Шюпель и матрос Рудольф Шарики. Остальные 46 фашистских подводников остались на дне Выборгского залива вместе со своей искореженной подводной лодкой».

Во время описываемых событий я уже служил в Штабе флота начальником разведки. Мне пришлось вести допрос Вернера Шмидта и его подчиненных. На вопрос, почему он, потопив катер, оставался на месте атаки почти семь часов (ведь это явно неграмотные действия командира подводной лодки: после атаки необходимо было выйти хотя бы на некоторое время из опасного района), Шмидт ответил: «Меня этому не учили. Я офицер с надводных кораблей, плавал на крейсере «Кенигсберг».

— Как вы стали подводником? — спрашиваю его.

— Жажда подвига во славу фюрера заставила меня вначале перейти в авиацию. Был летчиком-наблюдателем на гидросамолете, совершал разведывательные полеты над Северным морем, участвовал в постановке мин с воздуха в Английском канале (пролив Ла-Манш).

— Имеете ли награды?

— Да, имею два Железных креста.

— За что?

— Будучи командиром бомбардировщика, участвовал в налетах на Лондон, Ливерпуль, Глазго, Белград, Суэц, Александрию.

— Бомбили ли вы советские города?

— Да, бомбил. Участвовал в налетах на Москву, за что имею второй крест с дубовыми листьями. В 1942 году меня перевели помимо желания в подводный флот.

— Сколько времени ушло на вашу переподготовку из летчика в подводника?

— Шесть месяцев на курсах командиров. В начале 1943 года вступил в командование строившейся в Киле подводной лодки У-250.

■ — Почему на вашей лодке в 700 тонн водоизмещением экипаж из 52 человек? У нас на таких лодках — 37 человек.

— Вы богаты цветными металлами, у нас их нет. Поэтому все оборудование лодки выполнено в железных воздухопроводах, в чугунных литых узлах и трубах трюмных магистралей, стальных коробках переключения управления кораблем, оружием и другими вспомогательными средствами. Все это ржавеет, ломается, выходит из строя, требует большого труда в обслуживании этого металла.

— Каков срок службы ваших У-ботэн?

— Наши подводные лодки рассчитаны на 7—8 боевых выходов в море. Как правило, после восьмого или девятого похода лодка не возвращается — погибает.

На допросе было установлено, что У-250 вышла из Данцига 12 июля в район Нарвского залива. Не обнаружив наших кораблей, она 20-го числа перешла в Хельсинки, а затем в Выборгский залив. 30-го числа в 12.45 атаковала МО-105, а через семь часов закончила свой первый и последний поход не так уж далеко от Кронштадта.

— Почему вы решили атаковать столь незначительную цель — ведь одна торпеда стоит дороже потопленного вами катера?

— Сперва я не думал его топить, но, наблюдая за ним более двух часов, убедился, что служба на дозорном катере несется очень плохо. Его экипаж, словно на курорте, загорал и купался после обеда. Меня это разозлило, и я решил наказать их, выпустив одну торпеду. Я использовал не специальную торпеду САЭТ (самонаводящаяся электроторпеда) Т-5, а малогабаритную, всего 20 килограммов взрывчатки.

— Что собой представляет торпеда Т-5?

—■ Это особо секретная торпеда. Их загрузили на подводную лодку в Данциге специальные команды, после чего на лодке в корме и в носу они установили особые устройства для ее экстренного подрыва на случай захвата лодки противником.

Ответ Шмидта и послужил сигналом к тому, чтобы разобраться в этой «особо секретной» торпедой. После моего доклада командующему флотом адмиралу Трибуцу было принято решение как можно быстрее поднять подводную лодку У-250. Чтобы не дать нам возможности сделать это, фашистское командование ежедневно проводило ожесточенный артиллерийский обстрел места потопления с юго-западного берега Выборгского залива. Штурмовая авиация также пыталась помешать нам, но в первые же дни, понеся потери в воздушных боях от наших истребителей, значительно сократила свои полеты. Однако работать нашему отряду ЭПРОНа * пришлось только по ночам, хотя и в это время противник пытался со своей флотилии торпедных катеров забросать У-250 глубинными бомбами, надеясь либо полностью разрушить ее, либо вызвать детонацию зарядных отделений торпед и особенно Т-5. Малые охотники и бронекатера успешно отражали эти налеты. В одну из ночей противник потерял три торпедных катера, пытавшихся поставить минные заграждения возле затонувшей У-250. И так ежедневно и еженощно — почти три недели напряженной борьбы в воздухе и на воде, пока не была поднята подводная лодка и под сильным авиационным и корабельным прикрытием в течение двух суток доставлена на буксирах в кронштадтский док.

При осмотре выяснилось, что в носовом отсеке лодки на стеллажах лежали обычные три парогазовые торпеды, а в кормовом отсеке — самонаводящаяся бесследная торпеда Т-5 с неконтактным взрывателем. Носовой

* ЭПРОН —■ экспедиция подводных работ особого назначения.

торпедный аппарат № 1 пуст (торпеда из него была выпущена по катеру МО-105), а остальные заряжены: в двух других носовых аппаратах находились бесследные электроторпеды, а в одном носовом и кормовом аппаратах — самонаводящиеся Т-5. При извлечении и разоружении торпед необходимо было их, особенно аппаратуру акустического самоуправления и неконтактные взрыватели, сохранить в исправности.

Сначала было решено восстановить торпедо-погрузочное устройство и смонтировать специальное приспособление для передачи торпед с лодки на стенку дока. Затем приступили непосредственно к извлечению торпед и подъему их на стенку. Приступая к разоружению торпед Т-5, следовало иметь в виду, что они могут таить разные неприятные сюрпризы, такие, как фотоэлемент, который может вызвать взрыв при проникновении света внутрь корпуса торпеды, поэтому разоружение проводилось в темное время суток при красном свете. Особое внимание привлекали детали, к которым подходили электрические провода. Оказалось, что они подсоединены к кольцу, опоясывающему инерционный взрыватель. После того как удалось без повреждений разоружить все торпеды, началось изучение снятой с них аппаратуры. Живой интерес вызывали приборы акустического управления торпедой и ее неконтактный взрыватель. В результате проведенных исследований удалось понять схемы, выявить особенности и характеристики отдельных элементов и всех систем, составить подробное описание образцов торпед. При этом ценные сведения были получены не только об акустических, но и о других системах. Так, оказалось, что на парогазовых торпедах установлены ранее неизвестные нам приборы маневрирования ФАТ и ЛЮТ. Знание характеристик приборов позволило нам выработать приемы уклонения кораблей от вражеских торпедных атак.





СОРОК ПЯТЫЙ

Новый, тысяча девятьсот сорок пятый год я встретил на ВПУ (Выносной пункт управления) в Паланге, на берегу Балтийского моря, недалеко от Клайпеды, блокированной с суши нашими войсками. В Паланге размещался и штаб флотской авиации.

К этому времени все южное побережье Балтийского моря от Клайпеды до Свиномюнде было рассечено нашими войсками на несколько частей. Образовались многочисленные большие и малые «котлы». Враг пытался эвакуировать морским путем в свои западные порты армии, гражданское население и промышленное оборудование.

В начале января Народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов поставил Краснознаменному Балтийскому флоту задачу — сорвать снабжение Курляндской группировки врага. По-прежнему, как и в 1944 году, вся тяжесть активных боевых действий легла на авиацию, подводные лодки и торпедные катера. С каждым днем их боевые действия обретали все более наступательный характер.

Недалеко от Паланги, почти у границы Литвы с Латвией, есть маленький рабочий поселок Швентой (Свен-

та). Вот здесь-то и обосновались наши торпедные катера. В конце декабря 1944 года был построен пирс, а в начале января из Швентоя начали боевые действия торпедные катера капитана III ранга Е. В. Осецкого, доставленные по железной дороге.

Подводные лодки активно действовали в районах Либава — Виндава и на подходах к Данцигской бухте, то есть на наиболее жизненно важных морских путях противника. Несли свою боевую службу «щуки», «зеки», «ленинцы», «декабристы» и крупные океанские подводные лодки типа К. Они больше использовались на южных коммуникациях — в Данцигской и Померанской бухтах.

В начале января на смену Д-2, действовавшей к югу от Мемеля, пришла Л-3. Коновалов занялся сперва выявлением узловых мест для минных постановок, но неожиданно получил приказание от командующего флотом перейти в район Брюстерорта-Заркау для атаки отряда кораблей, обстреливавших правый фланг нашей армии на Земляндском полуострове и осаждавших крепость Кёнигсберг.

На завершающем этапе войны, когда агрессору пришлось расплачиваться за содеянное, фашистское командование решило использовать основные силы надводного флота на Балтике, в том числе крупные корабли, для помощи сухопутным войскам.

Л-3 заняла указанное место, и вскоре Коновалов обнаружил под берегом на малых глубинах тяжелый крейсер и два эскадренных миноносца. Они вели обстрел фланга нашей армии. Четыре самолета «фокке-вульф» прикрывали корабли на случай действий нашей авиации, а самолет морской разведки — «дорнье» с грузом противолодочных бомб — обеспечивал оборону от подводных лодок.

Подойти к кораблям на дистанцию торпедного залпа Л-3 не могла — не позволяли малые глубины. Коновалов решил пойти на хитрость. Лодка легла на боевой курс и на полном ходу под перископом, как бы случайно, показала свою боевую рубку.

Этого было достаточно. Приманка подействовала, «рыбка клюнула». Обнаружив подводную лодку, «дорнье» немедленно передал на корабли сигнал об опасности и пошел в атаку.

Четыре глубинные бомбы взорвались далеко за кормой Л-3. Коновалов все рассчитал, поэтому следующие

четыре бомбы, сброшенные самолетом, разорвались еще дальше.

Задача была выполнена. Отряд кораблей на полном ходу, идя зигзагом, поспешно ретировался из опасного района. Правда, ненадолго. На следующий день корабли снова появились здесь.

Вот что рассказал мне Коновалов вскоре по возвращении в базу:

«С рассветом мы всплыли под перископ в ожидании появления вражеских кораблей. Ждать пришлось недолго. С первыми лучами холодного солнца из-за мыса Брюстерорт показались сначала мачты, затем надстройки и силуэты отряда артиллерийских кораблей. Как назло, погода отличная для артиллерийских стрельб и плохая для торпедных атак из-под воды. Морю словно во сне, спокойное и даже без ряби, которая помогает маскировать поднятый перископ. На этот раз решаю во что бы то ни стало атаковать противника — фактически, без всяких «демонстраций», подойти к нему скрытно как можно ближе — и бить наверняка».

Определив элементы движения крейсера, Л-3 легла на боевой курс. Вскоре из центрального поста в боевую рубку начали поступать тревожные доклады об уменьшении глубины под килем. До противника еще далеко. Выпускать торпеды рано, они не дойдут до цели, а штурман Павлов и инженер-механик Новаков с тревогой докладывают командиру:

— Глубина под килем шесть метров... пять с половиной... пять...

Торпеда, как известно, после выхода из торпедного аппарата делает «мешок», то есть прежде, чем выйти на заданную глубину, она на несколько метров погружается ниже, потом выше и так несколько раз. На такой глубине торпеда может удариться о грунт и взорваться прежде времени. Чтобы этого не случилось, Коновалов решает произвести залп, наклонив подлодку немного на корму. Но это влекло за собой другую опасность — выскочить после залпа на поверхность на виду у крейсера. Тогда успешность стрельбы торпедами будет сведена к нулю — противник успеет от них отвернуть.

— Обо всем этом, — говорил Коновалов, — я предупредил своего помощника Александрова, инженера-механика Новакова и боцмана Настюхина. Только их

точные, согласованные и быстрые действия могли предотвратить всплытие подлодки.

— Поднимаю перископ и в его окуляре, установленном заранее на угол упреждения, вижу крейсер, за ним вслед эскадренный миноносец, а там, смотрю, еще один.

Выйти на дистанцию залпа торпед по крейсеру из-за малых глубин было нельзя. Коновалов решил атаковать эсминец, занимающий положение, весьма выгодное для атаки.

— В тот самый момент, когда я дал команду «пли!», — рассказывал Коновалов, — из центрального поста доложили: «Два метра под килем, ближе к берегу идти нельзя». Но торпеды уже пошли. Теперь главное — удержать подлодку под водой. Усилием воли всего экипажа это удастся. Л-3 успела развернуться на обратный курс в сторону больших глубин и... коснулась грунта. Сильный взрыв возвестил о том, что торпеда достигла цели. Трюмные Вальцев и Обрывченко, стремясь удержать подлодку под водой, заполнили уравнительную цистерну и создали отрицательную плавучесть. Л-3 крепко прижалась к грунту. Глубиномер показывал всего 20 метров. Электромоторы остановлены. Тем временем второй эсминец по обнаруженному следу торпеды пошел в атаку на лодку и начал бомбить с учетом ее отхода.

Откуда-то появились еще три противолодочных корабля и на полном ходу пронеслись над лодкой, сбрасывая одну серию бомб за другой.

Особенно неприятные чувства испытывали мы, — вспоминал Коновалов, — когда над нами проходил эскадренный миноносец. Это сопровождалось страшным шумом винтов и покачиванием Л-3. Вокруг рвались бомбы — так близко, что стоял сплошной треск и гул. Казалось, что стонет сталь под этими сокрушающими ударами.

— Но почему вы оставались лежать на грунте? — не выдержал я и прервал рассказ Коновалова. — Ведь бить противника в лежащем положении куда легче, чем когда он прочно стоит на ногах, уклоняется, а если нужно, то и отходит в сторону.

— Не знаю, какая нечистая сила меня попутала, — отвечал он, — но первые минуты было именно так — лежали и ждали, сам не знаю чего. Наконец откачали из уравнительной, оторвались от грунта и пошли на

большие глубины, сопровождаемые разрывами глубинных бомб.

Одна из торпед Л-3, очевидно, попала в эскадренный миноносец, и это наблюдали наши солдаты из блиндажей у самого побережья, по которым крейсер и миноносцы пытались вести огонь. Нечасто можно наблюдать такую картину с берега. Отрадно было сознавать, что флот оказывает помощь сухопутному фронту.

Успешное наступление Советской Армии и ее продвижение вдоль южного побережья Балтики вызвали необходимость переразвертывания наших подводных лодок в юго-западную часть Балтийского моря; для действий у Либавы и Виндавы оставалась меньшая их часть.

В район Данцигской бухты была направлена С-13. Командовал ею А. И. Маринеско, бывший торговый моряк Одесского пароходства. До сорок третьего года капитан III ранга Маринеско командовал «малюткой» и имел на своем счету несколько потопленных фашистских транспортов.

Метеорологические условия во время этого похода Маринеско крайне не благоприятствовали действиям С-13. В первую половину мешали штормовая погода и светлые лунные ночи, а вторая — сопровождалась снегопадами и дождями, ограничивавшими видимость. В ночь на 30 января, около девяти часов вечера, стоя на мостике с любимой трубкой «три би», Александр Иванович заметил вспышку большого огня. Как опытному моряку, ему сразу стало ясно: на затемненном корабле кто-то открыл дверь, ведущую на верхнюю палубу, автомат не сработал, электролампа в коридоре не погасла, и вот результат — корабль обнаружен.

— Товарищ Василенко, вы что-нибудь сейчас видели? — обратился Маринеско к вахтенному офицеру. Ему все еще казалось, что, возможно, это оптический обман.

— Так точно, видел сноп света, справа сорок градусов, — подтвердил старший лейтенант Василенко.

— Право руля, — последовала команда Маринеско, — курс сто девяносто.

Вскоре Маринеско обнаружил еще заметные два белых огня, они принадлежали лайнеру и сторожевому кораблю, но Александр Иванович посчитал, что имеет дело с легким крейсером типа «Нюрнберг», — уж слишком быстро эти огни перемещались в сторону, в западном направлении. Такие скорости обычно имеют воен-

ные корабли. Принимая все меры предосторожности, Маринеско начал торпедную атаку.

В 22 часа 08 минут 013 пересекла курс конвоя за кормой и легла на параллельный курс уже со стороны берега. Такая позиция для атаки — между берегом и противником — часто обеспечивает успех, так как враг ожидает нападения главным образом со стороны моря.

Через час С-13 прорвалась сквозь охранение, и, заняв выгодную позицию, в 23 часа 08 минут Маринеско дал залп из четырех носовых торпедных аппаратов. Последовали три мощных взрыва: одна торпеда взорвалась в носовой части, вторая — в середине и третья — в кормовой части транспорта. Четвертая торпеда по неисправности осталась в аппарате — не вышла. Лайнер «Вильгельм Густлов» — водоизмещением более 25 тысяч тонн — стал быстро тонуть. К гибнущей девятипалубной громаде бросились на помощь корабли охранения.

На следующий день зарубежные газеты были заполнены сенсационной новостью.

«Величайшая катастрофа на море»; «Гибель «Титаника» в 1912 году — ничто в сравнении со случившимся на Балтике в ночь на 31 января» — так писали шведские газеты.

Гибель лайнера всполошила весь фашистский рейх. В стране был объявлен трехдневный траур.

В экстренном сообщении берлинского радио говорилось, что командир подводной лодки, торпедировавшей лайнер, приговорен заочно к расстрелу и объявлен «личным врагом Германии».

Гитлер в припадке ярости приказал расстрелять командира конвоя. Фюрер не мог забыть, как в 1938 году, когда в Гамбурге это «чудо германской техники» спускали со стапелей, он лично принял участие в его «крещении» и на банкете поднял тост за величие Германии.

Теперь огромный пассажирский лайнер с плавательным бассейном, гимнастическим залом, танцзалами, ресторанами и кафе, зимним садом, церковью, комфортабельными каютами и личными апартаментами фюрера стал бесформенной грудой металлолома, скрылся в пучине Балтики.

Спешно была создана специальная комиссия по расследованию обстоятельств гибели корабля. Фюреру и его компании было от чего сокрушаться, беситься и объ-

являть траур. На лайнере погибло почти шесть тысяч эвакуированных из Данцига представителей военной элиты, в своем бегстве опередивших отступающие гитлеровские войска.

Скопившиеся в этом когда-то вольном городе Данциге, в 1939 году насильно присоединенном к фашистской Германии, высокопоставленные нацистские правители — губернаторы, прусские юнкера, помещики-колонизаторы и другие любители «жизненного пространства» — попали в «котел». Гитлер пытался вывезти весь этот «цвет» на «Вильгельме Густове» в Германию.

На этом же лайнере утонуло 3 тысячи 700 подводников, эвакуированных со школой подплава. Это добрых сто экипажей подводных лодок среднего тоннажа.

Потопив лайнер и оторвавшись от преследования, Маринеско не торопился уходить в сторону моря, где его более трех суток искали корабли ПЛО. Памятуя совет своего командира и начальника — опытного подводника капитана 1 ранга А. Е. Орла, что тактика командира подводной лодки в прибрежном районе должна резко отличаться от обычной тактики, когда подлодка в открытом море, Маринеско после атаки ушел к вражескому берегу и на несколько часов уложился С-13 на грунт.

Маринеско хорошо знал, что такое соль морской службы — ее суровая суть, ее горьковатый вкус. И люди, работавшие рядом с ним, всегда действовали точно, четко, без суеты, как бы ни была сложна обстановка.

Личность командира, вообще все его качества как моряка и человека ярче всего проявляются в торпедной атаке. Его поведение определяет и поведение экипажа. Спокойный, уверенный в своих действиях, никогда не повышавший голос, Маринеско всегда был для своего экипажа примером честности и справедливости. Личное мужество и отвага командира Маринеско придавали силы и мужество его подчиненным. Такие качества настоящего человека никогда не перестанут восхищать и волновать людей.

Прошло уже несколько часов после дерзкой ночной атаки, а люди еще не отдыхали — шла подготовка к новым атакам. И, как всегда, больше всех хлопот у командира боевой части 5, опытного инженера-механика Якова Спиридоновича Коваленко. Это он обеспечил подводной лодке максимальный ход в 19 узлов при атаке лайнера. Не отдыхал и командир. Собрав офицеров

в центральном посту, Маринеско подробно разобрал их действия и слаженную работу отсеков.

Только к семи часам утра, когда подводники «зеки» закончили свои дела, был дан отбой для отдыха. Разыгравшаяся штормовая погода доставала лодку и на грунте, на глубине 40 метров.

Трудно плавать на Балтике в зимнюю пору, особенно в холодный, лютый февраль.

Шли десятые сутки после потопления «Густлова». С-13 продолжала боевые действия в южной Балтике. Свирепый шторм со снегопадом мешал вести наблюдение. Казалось, что в такую погоду вряд ли кто отважится выйти в море. Но вот в полночь, когда метель немного стихла, сигнальщик Виноградов обнаружил вспышку огня.

— Какие-то огни справа, — доложил он командиру.

— Право руля, — сразу же последовала команда Маринеско, — курс двести тридцать.

Увеличив ход до 18 узлов, С-13 легко и красиво пошла по волне. Торпедная атака началась, но кто там идет, было еще неясно.

— Справа по корме силуэт миноносца, — доложил штурман Редькобородов.

— Вижу. Слева по корме еще два, — спокойно ответил Маринеско. — Очевидно, это и есть охранение, но кого они охраняют? Как по-вашему? — допытывался Маринеско у штурмана.

— Не знаю, товарищ командир.

— Я тоже не знаю, но это не ответ. Уверен, что вы, штурман, хитрите и ждете, когда я скажу: атакуем крейсер.

В это время видимость немного улучшилась, и силуэт огромного корабля, четко определился прямо по курсу лодки. Чтобы не быть преждевременно замеченным, Маринеско изменил курс с расчетом уйти в темную часть горизонта.

Два часа ночи, почти сорок минут напряженного маневрирования. Наконец С-13 снова со стороны берега, как и при атаке лайнера, заняла выгодное положение для залпа.

В момент, когда уже была дана команда — «Носовые аппараты, товсь!», цель неожиданно повернула на новый курс. Маринеско понял, что противник, опасаясь быть атакованным, идет противолодочным зигзагом. Командир увеличил скорость лодки до 19 узлов и начал

атаку заново, готовясь торпедировать кормовыми аппаратами.

— Курс 360°, — командует он. — Вы правы, штурман, это действительно крейсер, везет нам на крейсера.

Бегут стрелки секундомеров, подчиняя атаку строгому, размеренному темпу. Один за другим поступают в центральный пост доклады, в которых главным образом преобладают цифры: пеленг, дистанция, курсовой угол, скорость, время... Непрерывно идет точный математический счет. Малейшая ошибка, просчет — и наверняка промах. Враг уйдет.

2 часа 49 минут. Маринеско у ночного прицела, остаются минуты, секунды...

— Стоп, дизеля! Аппараты, товсь!

Стрельба кормовыми аппаратами позволяет делать залп и на 19-узловой скорости. У кормовых торпедных аппаратов нет лобового сопротивления, но все же лучше стрелять на небольшой скорости подводной лодки.

— Пли!..

Повинуясь последнему слову командира, торпеды из кормовых аппаратов устремились к цели. Точные расчеты Маринеско безошибочны. Две торпеды почти одновременно поразили цель, а через несколько секунд раздались еще три сильных взрыва. Очевидно, произошла детонация боезапаса. Сильное пламя, словно молния во время грозы, осветило место боя.

К тонущему кораблю устремились миноносцы охраны. Освещая весь район прожекторами и осветительными снарядами, они пытались подойти к нему, но он перевернулся через левый борт, на какую-то минуту задержался на воде вверх килем, а затем пошел на дно.

Уйдя под воду, чтобы избежать преследования, С-13 легла на курс к вражескому берегу. Тактика отхода и на этот раз была избрана правильно.

Только после войны стало известно, что в ночь на 10 февраля 1945 года, в 2 часа 50 минут по московскому времени, был потоплен вспомогательный крейсер «Генерал Штойбен» водоизмещением 15 тысяч тонн. На нем погибло три тысячи шестьсот гитлеровских солдат и офицеров, спешивших с Курляндского плацдарма на защиту Берлина.

С-13 после успешного похода направилась в порт Турку, потому что после капитуляции в сентябре 1944 года маннергеймовской Финляндии наши подводные лодки

временно до конца войны базировались на Хельсинки и Турку.

Возле шведского острова Готланд на траверзе города Висби акустик слышал шум винтов подводной лодки, находившейся тоже под водой.

— Я хотел уйти от нее, — рассказывал Маринеско по возвращении в базу, — но, видимо, у лодки противника была не только хорошая акустика, но и гидролокатор. Она неотступно преследовала нас. Стало ясно, что фашисты охотятся за нами. К сожалению, у нас уже не было торпед. Я маневрировал, стараясь не подставить врагу борт. Наш акустик следил за малейшим изменением пеленга и скорости вражеской лодки и докладывал мне. За шесть часов поединка враг выпустил по нашей С-13 восемь торпед, из них пять прошли над нами, и три торпеды пронеслись под субмариной. Чтобы дать противнику понять, что и мы его атакуем, я время от времени стрелял воздухом из двух и даже из трех пустых торпедных аппаратов. Услышав такой залп, фашистский командир лодки менял курс, скорость, глубину хода и уходил на зигзаге. Эти ложные атаки помогли мне все же оторваться от преследования...

На пути к берегам Або-Аландских островов новое препятствие — сплошное ледяное поле. Оно тянулось до самого шхерного района. Там была чистая вода, но как туда добраться без ледокола?

Маринеско решил погрузиться и идти подо льдом, предварительно дав радиограмму в Турку. Пройдя около трех миль под ледовой поверхностью, С-13 всплыла среди льда, пробив своей боевой рубкой торосистый лед. Но выйти из лодки на мостик не удавалось. Верхний рубочный люк не открывался даже под нажимом нескольких человек. В просвет люка удалось загнать деревянный клин. Оказалось, что крышка была прижата большой льдиной. С помощью хода «вперед-назад», крена на левый и правый борта избавились от льдины. К тому времени подошел ледокол, на нем был встречавший лодку комдив А. Е. Орел. Он спустился на лед и по льду перешел на лодку.

Как подводник восторгаясь боевыми делами Александра Маринеско, я говорю: да, удары, нанесенные им, наглядно подтверждают, что подводная лодка является таким кораблем, который, действуя отдельной боевой единицей с небольшим числом людей, способен внести значительный вклад в общий военный успех. Даже в том



случае, если лодка ценой собственной гибели потопит хотя бы один транспорт противника, груженный боеприпасами, войсками, танками или другими важными военными грузами, этот успех неоспорим.

Ведь какое количество жизней пришлось бы принести в жертву, сколько материальных ценностей и средств потребовалось бы израсходовать, чтобы уничтожить или вывести из строя такое количество боевых средств противника на сухопутном фронте.

Развязка смертельной схватки с врагом приближалась к концу. Подводные лодки топили врага, пытавшегося вырваться с Курляндского плацдарма.

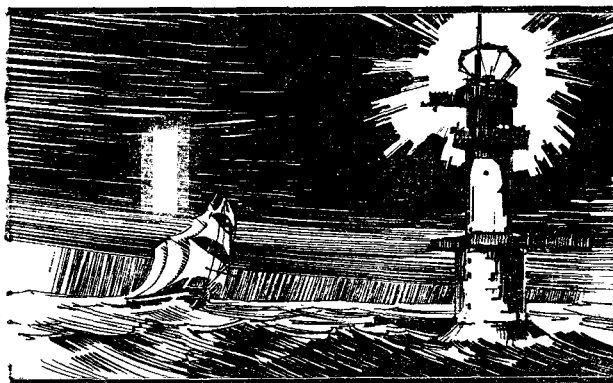
Первомай мы встретили в гуле орудийной канонады, в громе штурма, приближавшего конец гитлеровской «империи», в ярости последних сражений, гремевших на подступах к Берлину и далеко от него, на латвийской территории — у берегов Балтики.

Только за четыре месяца войны в 1945 году враг потерял здесь 150 транспортов и 98 военных кораблей и вспомогательных судов.

В числе кораблей, погибших от наших подводных лодок, торпедных катеров и авиации, немецкий адмирал Ф. Руге в своей книге «Война на море в 1939—1945 годах» называет тяжелые крейсеры «Лютцов», «Хиппер», «Шеер», легкий крейсер «Эмден», линкоры «Шлезвиг Гольштейн» и «Шлезвин», миноносцы Т-3, Т-5, Т-10, Т-34 и Т-36; кроме того, были выведены из строя легкий крейсер «Кёльн» и эскадренный миноносец Зет-34. Свой рассказ о гибели фашистского надводного флота адмирал Руге заканчивает словами: «В момент окончания войны для действий на море оставались пригодны только «Принц Ойген» и «Нюрнберг».

Настал день, когда наши войска нанесли последний удар — удар по Берлину. Рейхстаг взят!





ПОБЕДА ПОСЛЕ ВОЙНЫ

В стремительном беге времени многое забывается, но на войну у людей, которые в ней участвовали, особая память. С прошлым сорокалетней давности у нас особые отношения.

Любовь к Отечеству питала наше бесстрашие, нашу боевую дружбу и нашу способность выходить из боев сильными и тогда, когда бои нещадно нас изнуряли. Силой любви держится человек даже в невероятно трудных обстоятельствах. Это нравственный закон, проверенный опытом.

Книга моя предполагает доказать единственно важную для автора мысль. Повторяю еще раз: нас держала в войну сила любви к Родине.

* * *

После войны на Краснознаменном Балтийском флоте установилась хорошая традиция: проводить в Кронштадте встречи ветеранов-подводников с флотской молодежью.

Июнь 1963 года. Кронштадт принимает дорогих гостей. Такая большая встреча подводников происходит здесь впервые после Победы.

ажд
учи
гор
и з
а л
св
йц
ага
С
ев.
ате
ис
..
Ллн
гоя.
но
ике
м
оль
егк
э
бна
ии
зав
К
е з
по
ец
юрт
—
анд
—
дос
—
ите
эмо
ито
кой
«
юрт
юсь
пром
бли
Г
цу т
182

Нас уже не так много, но мы связаны крепкой дружбой, священной памятью былого. Нам больно, что нет с нами таких знаменитых подводников, как Герой Советского Союза Евгений Осипов, Яков Афанасьев, Иван Вишневский, и многих-многих других, кто отдал жизнь за нашу Родину. Мы окружаем вниманием их близких и родных — отцов и матерей, жен и детей, сестер и братьев. Они приехали сюда, в Кронштадт, и они среди нас — самые дорогие гости.

По доброй традиции почетным гостям — командирам подводных лодок — преподносят живых поросят.

Память невольно возвращает меня в годы войны, к тем встречам, одну из которых в своей «Повести о том, как возникают сюжеты» описал А. Штейн:

«...Лодка Л-3 приближалась.

Заиграл оркестр. Медь труб, барабан и отчаянный визг: два краснофлотца тащили вырывавшихся из рук поросят — традиционную дань победителям. Поросят добыли где-то на Ладоге, только двух, трех «не додали»: положено было пять, по числу потопленных лодкой транспортов. А где их взять?

Мы стояли на мокром, скользком пирсе, угадывая на мостике знакомые фигуры.

Лодка Л-3 находилась в автономном плавании шестьдесят дней. Тогда, в сорок втором, Балтийский флот был трагически заперт в Маркизовой Луже, воевали главные калибры, береговая артиллерия, форты, зенитная оборона. Корабли стояли закамуфлированные на Неве, и поход каждой подводной лодки воспринимался как событие. Сам факт выхода кораблей на Запад был обнадеживающим, символическим.

Финский залив называли в те времена супом с клецками: он был полон мин, ударных, акустических, магнитных, антенных.

Лодки шли в поход путем сложным, опаснейшим — из Ленинграда в Кронштадт, из Кронштадта на остров Лавенсари, с Лавенсари к берегам Скандинавии. Их подстерегали не только широко расставленные минные поля, но и находившиеся на Готландском и Порккала-Уддском рубежах противолодочные сети из стального троса — на якорях, с подключенными минами.

Шли через финские шхеры, по мелководью, и тут смерть ждала на каждом дюйме.

Охотились, как гончие, за каждой вышедшей из Ле-

нинграда лодкой немецкие сторожевики, торпедные катера, ходили над ними миноносцы с глубинными бомбами, высматривали их при всплытии немецкие разведчики, барражировавшие над шхерами, над заливом, над морем.

Да, это были походы смертников. Не раз лодка, героически исполнив свой воинский долг, ложилась на обратный курс и уже у порога дома напарывалась на роковую западню.

Так погибли лодки храбрейшего Ивана Макаровича Вишневого, Осипова, Мыльниковых...

С Мыльниковым я провел день накануне последнего его похода.

Фотография этого талантливого офицера сохранилась у меня; пишу эти строки, разглядывая ее, пожелтевшую. С озорным взглядом, лихой, в щегольской фуражке, надвинутой на лоб, он стоит рядом со мной и Славиным — это тогда же, в день прихода Л-3 и в канун последнего похода его лодки. Сохранилась и другая фотография — узкое тело всплывшего мыльниковского корабля, на мостике несколько моряков и Славин в своей армейской форме. Я хорошо знал комиссара лодки, ранее начальника театра Балтфлота, и он познакомил нас со своим командиром, которого называл в шутку подводным Чапаем — за лихость.

Славин уговаривал Мыльникова взять его, Славина, с собой в поход. Мыльников долго отнекивался, наконец обещал замолвить словечко перед комфлотом, адмиралом В. Ф. Трибуцем.

Лодка ушла на рассвете, не взяв Славина. И не вернулась.

Л-3 вернулась. Ее встречали не одни мы. Подчеркивая значительность события, на пирсе стоял весь Военный совет. Приехал из Ленинграда председатель Ленинградского Совета Попков.

На Л-3 командовал Петр Грищенко. Я познакомился с ним на базе подводных лодок, где жили Александр Крон и Всеволод Азаров.

Грищенко был полной противоположностью Мыльникову — и характером, и воинскими принципами. Если Мыльников действовал под водой с кавалерийской лихостью, то в стратегии Грищенко преобладали расчет, неторопливость, осторожность. Кое-кто на флоте, да и на лодке, кажется, эту осторожность склонен был считать

кая
Лу
с г
ми
на
и с
бой
Сал

цев
ша
и и

Шл
сто
Он
тик
а м
кол
лег
В
обн
ни
взя

пе
с п
неп
пор

сан

удс

чит
См
что
скс

пор
лос
пр
бл

ду

182

за трусость, ну, скажем, робость. Но осторожность Грищенко, как это показал двухмесячный поход Л-3 и, главное, боевой итог похода, нужна была для того, чтобы дерзость опиралась на расчет. То, что Грищенко умел, будучи осторожным, быть одновременно дерзким, доказывал его прорыв через шхеры. Он в совершенстве изучил карты и лоции, прикидывая заранее различные варианты входа в шхеры. И прошел там, где его никто не ждал».

Много воды утекло с тех пор. От воспоминаний пора возвращаться в сегодняшний день.

...От экипажа Гвардейской подводной лодки Л-3 на встречу собралось почти тридцать человек. Многие не виделись десять, а то и двадцать лет.

У западного пирса Купеческой гавани ошвартовался последний запоздавший тральщик. Сходятся на берег и направляются к нам лембитовцы.

Большая группа ветеранов с Краснознаменной лодки С-13 любовно окружила своего скромного, к сожалению, безнадежно больного боевого друга и командира — капитана III ранга в отставке Александра Ивановича Маринеско. Его бережно и нежно ведет под руку писатель Александр Александрович Крон. Он давно вынашивал замысел вместе с адмиралом флота Советского Союза И. С. Исаковым написать роман о подвигах Маринеско.

Уже немолодой, небольшого роста, одетый в поношенный штатский костюм, гордо и с достоинством направляется Александр Иванович с эскортом своих сослуживцев и друзей прямо к месту митинга.

На плацу, который превратился в своеобразный клуб, собрались моряки-ветераны, их близкие, родные, товарищи. Почетные гости занимают места за столом президиума. Встречу открывает командир соединения подводных лодок капитан I ранга Евгений Гаврилович Юнаков.

Он представляет молодым матросам и старшинам отважных подводников: одно имя за другим. Молодежь приветствует всех аплодисментами. Особый восторг вызывает имя Маринеско.

Бывалые моряки рассказывают о службе и о себе. Они как бы передают эстафету героических традиций молодому поколению.

Все взоры обращены к легендарному А. И. Маринеско. Он говорит тихо и взволнованно:

— То, к чему я и мои друзья пришли к концу своей службы, для вас — отправной пункт. Научно-техническая революция в военном деле изменила состав флота, задачи и условия службы на кораблях. Океан остался прежним, таким, каким он был и сотни лет назад: штормы, тайфуны, полярные метели, тропические ливни обрушиваются с не меньшей силой. Но ничто не мешает советским морякам на подводных атомоходах выходить в море, в океан.

Мучительный спазм на минуту искажает лицо Александра Ивановича. Он переводит дыхание, пьет воду, пытается улыбнуться, а мы, сидящие в зале, с болью в душе внимательно слушаем своего любимого героя:

— Нередко за один поход, — продолжает уже шепотом Маринеско, — молодое поколение подводников несет вахту в нескольких погодных условиях и даже климатических поясах — от северных широт Баренцева моря до тропиков Атлантики, от Индийского до Тихого океана.

Океан требует от моряка бесстрашия, крепких мускулов и негибкой воли...

Отвечая на вопросы, Александр Иванович Маринеско поднял руку, в которой были записки, и все тем же болезненным шепотом сказал:

— Записок много, но вопрос один: почему я не герой? Не знаю. Таких, как я, здесь много. Я отношусь к этому философски. Люблю Омара Хайяма: «Ты обойден наградой? Позабудь. Дни вереницей мчатся? Позабудь. Неверен ветер: в Вечной Книге Жизни мог и не той страницей шевельнуть...»

Это было последнее выступление Александра Ивановича Маринеско. В ноябре того же года мы его похоронили.

А за день или за два до этого печального события один из благороднейших адмиралов нашего флота, Иван Степанович Исаков, писал больному, мало верящему в свое выздоровление Александру Ивановичу Маринеско: «Бодритесь! Вам ли это говорить, когда вы для всех нас являетесь примером стоицизма и выдержки».

Иван Степанович Исаков, член-корреспондент Академии наук СССР, флотоводец, адмирал флота Советского Союза (что по военному Уставу приравнивается к званию Маршала Советского Союза), наш главный флотский теоретик и практик, первым оценил подвиг командира С-13 А. И. Маринеско.

В статье «Необыкновенный день» адмирал писал:

К
Л
С
М
Н
И
Б
С

Ц
Ш
И

П
С
Н
Г

С

У
Ч
С
Ч
С

П
Л
В
Д
И

«Весь день 9 мая был заполнен потрясающими сводками и сообщениями, которые напознали друг на друга, поражая воображение, радуя сердце; не тянуло к стратегическим картам...

Конечно, нарушался обычный ритм жизни и работы командования, Главного штаба флота и различных управлений. Люди входили и выходили без доклада.

В числе многих других товарищей, перебивавших в этот памятный день в моем кабинете, оказался и напористый военный корреспондент. Всего разговора с ним не помню, но остался в памяти один вопрос, к которому он настойчиво возвращался несколько раз: «Что вам особенно запомнилось из боевых действий в последний период войны и что наиболее сильно воздействовало на фашистов, ускорив их разгром?»

В сумбуре общего ажиотажа и ликования этого дня я не был подготовлен к быстрому ответу. Перечислив две или три смелые флотские операции, я постарался отделаться от дотошного гостя. Но, когда он ушел, сам задался тем же вопросом и, несмотря на то, что не располагал и половиной необходимых данных, пришел к убеждению, что таким героическим подвигом, потрясшим фашистов, начиная с самого Гитлера, является беспримерный успех атак подводной лодки С-13*.

За пределами Балтики имя Маринеско сегодня, к сожалению, мало известно. Его боевая слава ограничена кругом друзей и соратников.

Если судить по архивным аттестациям, то Маринеско выглядел в них не слишком «респектабельно».

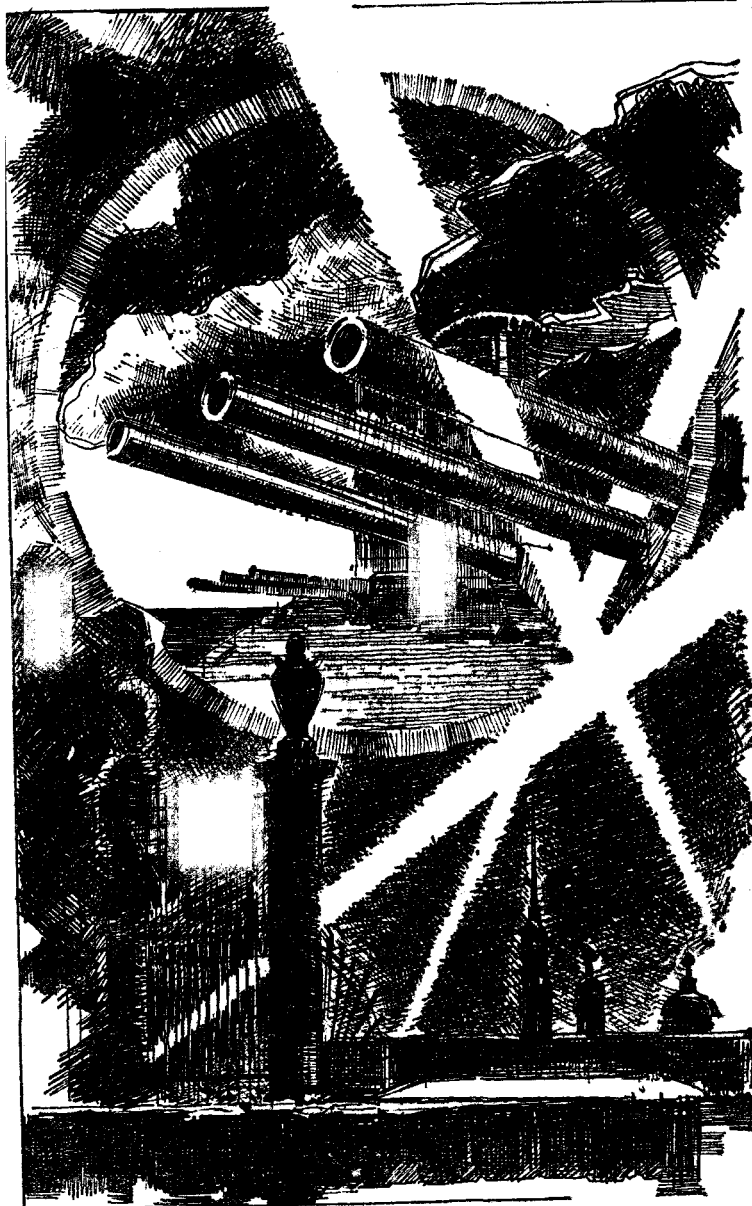
Но мне кажется, что это именно о нем сказал однажды Александр Довженко: «Боец, хоть и с недостатками, все же боец, а безупречная муха — все же муха».

Для нас, подводников, Александр Иванович Маринеско был и остается образцом честности и справедливости, мужества и отваги, верности и любви к Родине. Это был настоящий патриот, боевой, смелый командир подводной лодки.

На этом же торжественном митинге в Кронштадте адмирал Трибуц, давая оценку боевым действиям некоторых подводных лодок в минувшую войну, сказал:

— Теперь, через двадцать лет, выяснилось, что Л-3 по объему потопленного во время войны тоннажа опере-

* В начале войны А. И. Маринеско командовал «малюткой» (до 1943 г.), после — С-13.



дила на флоте всех, кроме лодок, которыми командовал Александр Иванович Маринеско. А по искусству кораблевождения и по использованию оружия, по тактике — словом, по всем боевым показателям Л-3 не имела себе равных *.

...Застолье шумело: тосты, воспоминания. Мы с Коноваловым сели рядом, около нас сгруппировалось больше половины экипажа Гвардейской Л-3.

Приехали из Москвы Александр Мочалин и Александр Портнов. Из Таганрога прилетел Иван Сеницын.

Люди, испытанные в бою, оказались правофланговыми и в мирном труде. Об их делах знала страна. Незадолго до этой встречи был награжден орденом Трудового Красного Знамени электросварщик Илья Земин, орденом Знак Почета — Александр Портнов — директор завода. Каких славных людей воспитала боевая дружба и сплоченность коллектива!

За соседними столами вели душевные беседы лембитовцы, те, кто служил на «щуках», «зеках», «малышах» и других подводных лодках, давно закончивших свое плавание. Вспоминали погибших друзей, боевые походы...

Некоторые называют чудом тот факт, что Л-3, сотни раз форсируя минные поля, подвергаясь бомбежкам, не погибла. Но если это чудо, то надо добавить, что творили такие чудеса советские люди.

В упоминавшейся мной статье «Необыкновенный день» адмирал И. С. Исаков писал о том, как быстро бежали последние недели и дни перед концом второй мировой войны, как наплывали одно на другое самые разные события.

Двенадцатого апреля умер Ф. Д. Рузвельт. Он до последнего дня оставался лояльным союзником. Не прошло и недели, как из речи нового американского президента мы узнали, что его программа, мягко говоря, претенциозна. Советский Союз промолчал не потому, что эта программа была завуалирована комплиментами в сторону СССР. Советский Союз промолчал потому, что ему была глубоко чужда мысль о каком-то превосходстве над другими народами. Нас заботили мирные дела. 24 апреля заседала XI сессия Верховного Совета, на которой депутаты приняли бюджет первого мирного года и больше всего говорили тогда о предстоящем севе хлебов.

* Т р и о ; ц В. Ф. Подводники Балтики атакуют. Лениздат, 1967, с. 157.

Формально война закончилась, а фактически — еще не везде. Часть германских подводных лодок находилась в Атлантическом океане на путях союзных транспортов, крейсировала на подходах к нашему северному побережью и даже у южной оконечности Африки. Кое-кто из командиров фашистских лодок не успел принять по радио приказ о капитуляции, а кое-кто делал вид, что не знает об этом, чем и объясняется тот малоизвестный факт, что последний союзный транспорт был потоплен в августе 1945 года.

По немецким и шведским данным, в районах постановок мин наши подводные лодки уничтожили 21 судно и 15 боевых кораблей — многие из них подорвались на минных постановках Л-3. Так, по данным Института военной истории Министерства обороны СССР, на минах, выставленных подводной лодкой «Фрунзенец» у порта Клайпеды 27 июня 1941 года, подорвались и затонули тральщик «Гюнтер», транспорты «Эгерау», «Хенни», «Полукс». На минах, выставленных в июле на подходах к Данцигской бухте, подорвался и затонул транспорт в 3 тысячи тонн водоизмещением.

Только после войны, спустя много лет, когда наши и немецкие карты, кальки, приказы и отчеты были рассекречены и перенесены из сейфов на полки архивов, стали известны многие другие подробности. Так, оказалось, что на выставленных Л-3 в четвертом боевом походе (август — сентябрь) к западу от острова Борнхольм минах подорвались и затонули три вражеских транспорта, груженные никелевой рудой, и одна подводная лодка. Таким образом, за один боевой поход наша Л-3 уничтожила не пять, а девять фашистских кораблей и судов (мы торпедировали танкер, миноносец и три транспорта). Враг умел скрывать свои потери. Да, бывают победы, о которых узнаешь только после войны.

Самым трудным был наш пятый поход (октябрь — ноябрь 1942 г.). Нам десятки раз пришлось пересекать линии минных заграждений, подрывать антенные мины, словно наша лодка Л-3 была подводным минным тральщиком. И все же на наших минах, выставленных на подходах к Або-Аландскому архипелагу, враг потерял четыре транспорта: «Гинденбург», «Остланд», «Вольфрам» и «Мария-Фердинанд», груженных войсками, боезапасом, оружием и продовольствием для войск группы армий «Север».

О гибели транспорта «Гинденбург» мне стало извест-

но спустя 17 лет от одного из невольных свидетелей той катастрофы. Бывший военнопленный капитан запаса Конотопов написал письмо в газету «Красная Звезда».

Попав в плен в начале войны, Конотопов решил бежать и ждал подходящего случая. В середине ноября 1942 года около двух тысяч военнопленных (в их числе был и Конотопов) привезли в порт Данциг и погрузили в трюмы транспорта «Гинденбург». Пленных отправляли в Северную Норвегию для работы на никелевых шахтах. Вышли в море...

Вдруг раздался оглушительный взрыв, потрясший весь транспорт. В страхе забегали фашисты. Военнопленные высыпали на палубу. В кромешной тьме раздались автоматные очереди. Охрана безуспешно пыталась загнать узников в трюмы. Кто-то крикнул: «Бей фашистских гадов!» И люди кинулись на конвоиров.

Расправившись с гитлеровцами, военнопленные овладели подорванным судном. Нашлись артиллеристы-смельчаки, которые использовали две пушки, чтобы отбиться от фашистского корабля, пытавшегося высадить на тонущий транспорт карательную команду.

Под утро, когда к транспорту подошел другой патрульный корабль, на этот раз уже финский, снова завязалась борьба. Но силы были слишком неравными. Военнопленных пересадили на сторожевые корабли и доставили в порт Турку. Теперь условия для побега стали более благоприятными. Группе военнопленных, в числе которых был и Конотопов, при помощи финских друзей удалось бежать.

А спустя еще два года после этого письма финский водолаз Арво Лавонен прислал в Советский комитет ветеранов войны фотографию, на которой запечатлен тонущий фашистский транспорт «Гинденбург». Так мы получили подтверждение результатов одной из своих минных постановок.

За первые пять боевых походов в 1941—1942 годах на счету подводной лодки «Фрунзенец» оказалось не восемь потопленных кораблей и транспортов, а восемнадцать: пять из них погибли в результате торпедных атак и тринадцать подорвались на минах *.

При боевых действиях подводной лодки Л-3 под командованием капитана III ранга В. К. Коновалова, бывшего моего помощника, в 1944—1945 годах счет по-

* «Морской сборник», 1967, № 11, с. 47—48.

топленных вражеских кораблей и транспортов увеличился еще на десять. Из них четыре торпедированы и шесть погибли на минах. Итак, боевой счет ЛЗ — 28 фашистских кораблей.

Обо всем этом говорили мы в ту памятную кронштадтскую встречу. Были в гостях у нас и писатели — друзья подводников. Они чтут память своих товарищей, тех, кто был связан с морем узами крепкого боевого братства.

Неразлучен с нами В. Б. Азаров. Хорошую книгу написал он о своем друге — Всеволоде Вишневском.

Всегда среди подводников был и Александр Крон. Его роман «Дом и корабль» — крупное произведение о подводниках Балтики в годы войны.

На широкой творческой дороге А. П. Штейн. В сентябре 1981 года наша общественность широко отметила юбилейную дату талантливого советского драматурга и киносценариста — ему исполнилось 75 лет.

К героическому прошлому Родины возвращают нас две книги Александра Штейна; «Повесть о том, как возникают сюжеты» и «Антракт». Это живое, лирическое воспоминание о днях, проведенных на Балтике в период блокады Ленинграда, о людях, широко известных в нашей стране, и о простых воинах, мало кому известных. Но безымянных героев, говорит Александр Штейн, нет: каждый воин — солдат и матрос — заслуживает права на добрую память потомков.

В книге тепло рассказано и об Александре Ильиче Зонине — близком мне человеке, писателе, друге, бойце.

Александр Ильич вскоре после боевого похода на Л-3 уехал на Северный флот. А когда кончилась война, Зонин вернулся в Ленинград и снова занялся литературной работой.

Жил он на канале Грибоедова, в писательском доме. У окна в его комнате стоял письменный стол, на нем — круглая металлическая подставка с ввинченным никелированным стержнем — флагштоком, на котором был поднят маленький, из искусственного шелка военно-морской флаг.

По одну сторону комнаты — полки с книгами, по другую — тахта, покрытая ковром, свисающим со стены. Если бы это был просто ковер — украшение жилища! Нет, на нем красовались настоящая флотская бескозырка с гвардейской ленточкой, кортик со снаряжением — подарок от Л-3, адмиральский парадный шарф-

пояс — от товарища и личного друга, командующего Северным флотом адмирала А. Г. Головки, и, наконец, под шарф-поясом ■ — боцманский нож со свайкой от Кости Настюхина,

Комната была простой и уютной и походила скорее на корабельную каюту. Вместо обычных стульев стояли две лодочные разnojки, стянутые флотской парусиной; на третьей, что у письменного стола, сиденье было покрыто коврой дорожкой — флагманская. Она предлагалась только адмиралу.

Моряков Александр Ильич принимал в своей «каюте», остальных — в общей гостиной, где проходили литературные вечера и просто встречи. Часто я заставлял там Ольгу Федоровну Берггольц и профессора Ленинградского университета Георгия Пантелеймоновича Макогоненко, Всеволода Азарова, Александра Крона, Александра Штейна и других.

Невзирая на болезнь сердца, Зонин весь отдался своим литературным замыслам. Всего за два года он создал свой лучший роман «На верном курсе».

Можно спорить об удаче тех или иных образов романа, но нельзя отрицать того, что это очень боевая, принципиальная книга, автор которой активно вторгается в сегодняшний день, вторгается со знанием дела и пониманием значительности происходящего не только на флоте, но и во всей стране.

Всюду, где можно, Зонин подчеркивает: уважайте матроса, умеете увидеть в нем хорошее, это разбудит в нем силы, о которых вы, может быть, и не подозреваете. И не только в этом романе, он утверждает это всем своим творчеством.

Талантливый маринист остался до конца жизни верен своей теме: незадолго до того, как лечь в госпиталь, Зонин закончил работу над большим историческим романом «На стенах — флаги Революции» — о революционном движении на Балтийском флоте летом 1917 года.

За месяц до кончины Александра Ильича я получил от него «Походный дневник. Боевое плавание Л-3 в августе — сентябре 1942 года» с запиской его дочери, вложенной в книгу. Писательница и литературовед, Ленина Александровна просила как можно быстрее просмотреть рукопись и сделать свои замечания.

«От себя могу добавить только одно, — писала Зо-

нина, — боюсь, что он окажется не в состоянии прочесть Ваши замечания».

«Дневник» печатался вскоре после нашего боевого похода в газете «Красный флот». Был издан и в отдельных брошюрах: «Две тысячи миль под водой», «Жизнь продолжается». Ничего в «Дневнике» не меняя, Александр Ильич в последней редакции рукописи добавил только одну страницу. Привожу ее здесь почти целиком.

«В 1944—1945 годах Л-3 снова ходила в южной Балтике, но уже под командованием В. К. Коновалова. К гвардейскому знамени, завоеванному при Грищенко, было присоединено звание Героя Советского Союза молодого командира. Команда заслуживает превосходной оценки. Коллектив был героическим... В 1957 году, осенью, я шел по причалу подплава. Какое-то невиданное мною сооружение — высоченная труба над корпусом подводной лодки без всяких надстроек — обратило мое внимание. Я подошел ближе, и сердце как-то сжалось. Я узнал корпус. Она? Или из ее серии? И зачем это странное обличье? Любезный инженер с подлодок рассказал мне об учебном назначении подводной лодки с трубой. На ней проводили тренировку погружения, изменяли давление. Были и другие учебно-испытательные цели у Л-3. Да, это была она, и я со странным чувством прошел по оголенным гулким отсекам. Когда-то в них было много предметов, создававших боевую технику в комплекте. Но что важнее: когда-то в ней жили люди — коллективом, со страстями, радостями и горестями, борясь и побеждая не только фашистов, но и все скверное, что цеплялось за отдельные души, мешало общему горению, общему накалу и свету.

Я побоялся расспросов лодочной команды, заторопился наверх, на причал и на старый «Смольный», чтобы справиться с душевной растерянностью. Но уже вечером я в состоянии был спросить, когда Л-3 «раскулачили» и где ее «начинка» с надстройками. Командир соединения почему-то перевел разговор на другую тему. Но мне показалось, что инженер, начальник политотдела и очень давний знакомец начштадив сговорились о чем-то умолчать.

Так оно и было.

В очередное воскресенье, поутру, меня позвали на торжество. Контр-адмирал Константин Георгиевич (Васильев.—Л. Г.) привел меня к главному входу в жилой городок команд подводных лодок. Перед дверями

на бетонном помосте в парусине были какие-то вышки. Памятник? Да, когда выстроились подразделения и оркестр сыграл Гимн СССР, раздалась команда, и чехлы сдернули, обнажив рубки Краснознаменной Щ-307 и Гвардейской Л-3.

Через несколько минут я целовал край взвившегося дорогого флага. Мне оказали честь рассказать молодым подводникам о славном прошлом Л-3...

Другого рода волнение испытываю я, встречаясь с друзьями — ветеранами Л-3, особенно с Грищенко и Крастелевым. Это волнение дружбы. Она выдержала великие испытания и умрет вместе со мной. Хотелось бы знать, что «Дневник» прочитали, одобрили в основе, отредактировали, прокомментировали и дополнили оба — и Петр Денисович, и Михаил Андронникович. На этом я и кончаю.

Сокольники, филиал госпиталя имени Бурденко.
16.12.61.».

В начале июня 1962 года я получил письмо от капитана II ранга — сына Зонина. В нем было всего две строчки.

«Выполняя волю отца, посылаю вам выписку из вахтенного журнала корабля — Сергей».

Вот эта выписка.

«Баренцево море, 31 мая 1962 года, четверг, 20.33 легли в дрейф. Приспущен военно-морской флаг. Свободная от вахты команда построена на юте по сигналу «Большой сбор». С кратким памятным словом выступил командир корабля.

21.30. Урна с прахом писателя-моряка Александра Ильича Зонина предана морю 60° 00' северной широты и 34° 30,5' восточной долготы.

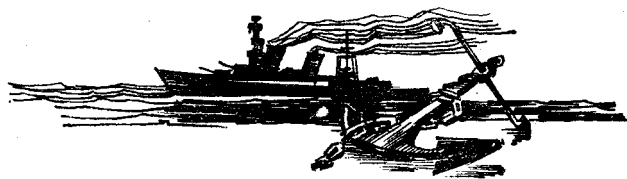
Ветер северо-восточный, 4 балла, море — 3 балла, видимость — 5 миль, дождь».

Много испытаний пришлось на долю этого славного, беспокойного человека, настоящего бойца революции, воспитателя советской флотской молодежи.

Александр Ильич Зонин был человеком сложным и, как многие из нас, небезупречным. Но он был настоящим бойцом.

Быстро бежит время. Снова и снова мои мысли уносятся в прошлое, через которое лучше воспринимается настоящее, яснее видится будущее.

Да, долг, труден был путь к победному маю сорок пятого. Чем, как можно измерить его, путь к Победе? Битвами, схватками с врагом на земле, в небесах и на море? Горем, страданиями, миллионами жизней? Да, всем этим, незабываемым, священным для нас. Оно, это незабываемое, вошло во многие тома истории, навечно застыло в камне и бронзе монументов, мемориалов славы. Оно и поныне звучит и волнует людские души словами стихов и поэм огненных лет. Оно вечно в памяти благодарных потомков, чье право на жизнь и на счастье было оплачено в годы войны столь дорогой ценой...



СОДЕРЖАНИЕ

Глава первая. ПУТЬ НА МОРЯ.....	3
Глава вторая. БАЛТИКА, НАЧАЛО БОРЬБЫ .	21
Глава третья. ЖЕСТОКИЕ МИЛИ ВОИНЫ . .	49
Глава четвертая. В БЛОКАДЕ.....	78
Глава пятая. ТОРПЕДЫ НАХОДЯТ ЦЕЛЬ . .	98
Глава шестая. «ТОПИ ИХ ВСЕХ!».....	129
Глава седьмая. ГОД ВЕЛИКОГО ПЕРЕЛОМА .	150
Глава восьмая. ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ИДУТ НА ЗАПАД.....	176
Глава девятая. СОРОК ПЯТЫЙ.....	196
Глава десятая. ПОБЕДА ПОСЛЕ ВОЙНЫ ...	209

ИВ № 3418

Петр Денисович Грищенко

СХВАТКА ПОД ВОДОЙ

Редактор Ю. Сорокин

Художник Х. Нуришанов

Художественный редактор Б. Федотов

Технический редактор Т. Кулагина

Корректор Т. Пескова

Сдано в набор 22.11.82. Подписано к печати 17.08.83. А13603.
Формат 84х108^{1/2}. Бумага типографская № 2. Гарнитура «Литературная». Печать высокая. Условн. печ. л. 11,76+1,68 вкл.
Уч-изд. л. 14,3. Тираж 100 000 экз. Цена 70 коп. Заказ 2011.

Типография ордена Трудового Красного Знамени издательства
ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». Адрес издательства и типо-
графии: 103030, Москва, К-30, Суцеская, 21.



Бывший командир подводной лодки
Л—3, коммунист, капитан I ранга
Петр Денисович ГРИЩЕНКО

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ



П. Д. Грищенко.



Плакат 20-х годов, посвященный шефству комсомола над флотом.



Молодежь по комсомольскому набору прибывает на флот
Петроград, 1923 г.

Г

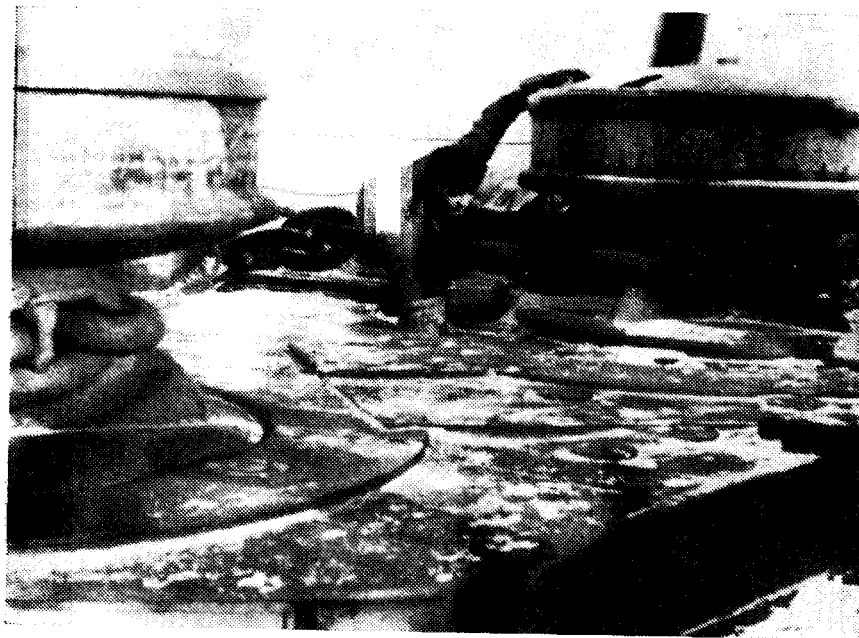
Ж



Встреча молодого пополнения во флотском экипаже.



Группа стран. моряков "комсомольцев" - посланцы трудящихся



Восстановление Балтийского флота. Работы по ремонту шпиль линейного корабля. 1923 г.



Знамя, поднесенное линкору «Марат» от МК РЛКСМ

1922—ДЕСЯТЬ ЛЕТ ШЕФСТВА КОМСОМОЛА

ОТКРЫВАЕТСЯ НОВАЯ СЛАВНАЯ СТРАНИЦА БОЕ!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



16 октября
1932 г.
№ 240 (3269)

Всего в Р. Ф. 100 000 экз.
Всего в Р. Ф. 100 000 экз.
Всего в Р. Ф. 100 000 экз.

ГЕНЕРАЛ

ЗОРКО И ВЕРНО НЕСУТ КОМСОМОЛЬЦЫ БОЕВУЮ ВАХТУ

ПРИКАЗ РЕВВОЕНСОВЕТА СССР

16 октября 1932 года г. Москва № 195

Сегодня исполняется десять лет со дня принятия Уставом краснознаменного Ленинского комсомола шифта над рабоче-крестьянским Красным морским флотом.

За эти десять лет все строительство флота для его боевой подготовки и выполнения командных задач, все политическое и воспитательное, рабочее и учебное, все проходило при постоянном и активном участии и помощи ленинского комсомола.

РКК СССР гордится, заявляет перед всеми трудящимися СССР, что краснознаменный комсомолец выполнял звание на флоте ленинским комсомольцем. На протяжении десяти лет комсомолец отдал Красному морскому флоту лучших своих сынов, лучших ударников социалистической стройки. И Красный флот под руководством своей партийной организации выполнял и будет выполнять дело социализма и освобождения рабоче-крестьянского молодого, умелого и мужественно воспитанного не только ленинским комсомольцем, но и ленинским рабочим, инженером и политработником.

Войду и войду на красный корабль — в шестирю и в боевой рубке, на палубе и у сложнейших морских приборов и механизмов, на всех ярусах, охватывающих СССР, море и верное комсомольцы службу рабочему классу и вышнему держат знамя Ленина.

Неистощимая энергия в работе, инициативность, примерность в учебе и в быту, бережное и уважительное отношение

к технике, стойкость в борьбе — генеральную линию партии — отличительные черты комсомольца во флоте.

Вся последующая деятельность комсомола должна непрерывно готовить флоту усиленно разрабатывать все стоящие перед ним задачи. Как и прежде, комсомолец должен отдавать морскому флоту лучшие свои кадры, технически грамотные и ленински-стойкие, для пополнения рядов краснофлотцев, командиров и политработников.

Вступая во второе десятилетие, комсомольцы Красного флота должны еще с большим рвением встать за изучение специальных вопросов морского дела, еще серьезнее овладеть знаниями марксизма-ленинизма. Весь комсомолец должен и в этом оказать своим морским товарищам братскую помощь, для того чтобы бурным ростом пролетарского государства.

РКК СССР от лица всех комсомольцев СССР приносит глубочайшую благодарность ленинскому комсомольцу за огромную десятилетнюю морскую работу, за помощь в строительстве Красного морского флота и особенно отмечает умелую руководящую работу штаба молодой ленинской гвардии — РКК комсомола.

Да здравствует ленинский краснознаменный комсомолец — славный шеф Морских сил РКК!

Народный комиссар по военным и морским делам и председатель РВС СССР ВОРОШИЛОВ

Мы с
рабочими ст
строими, и
безопасности

Шеф
моря, море
над нами!

Цепь

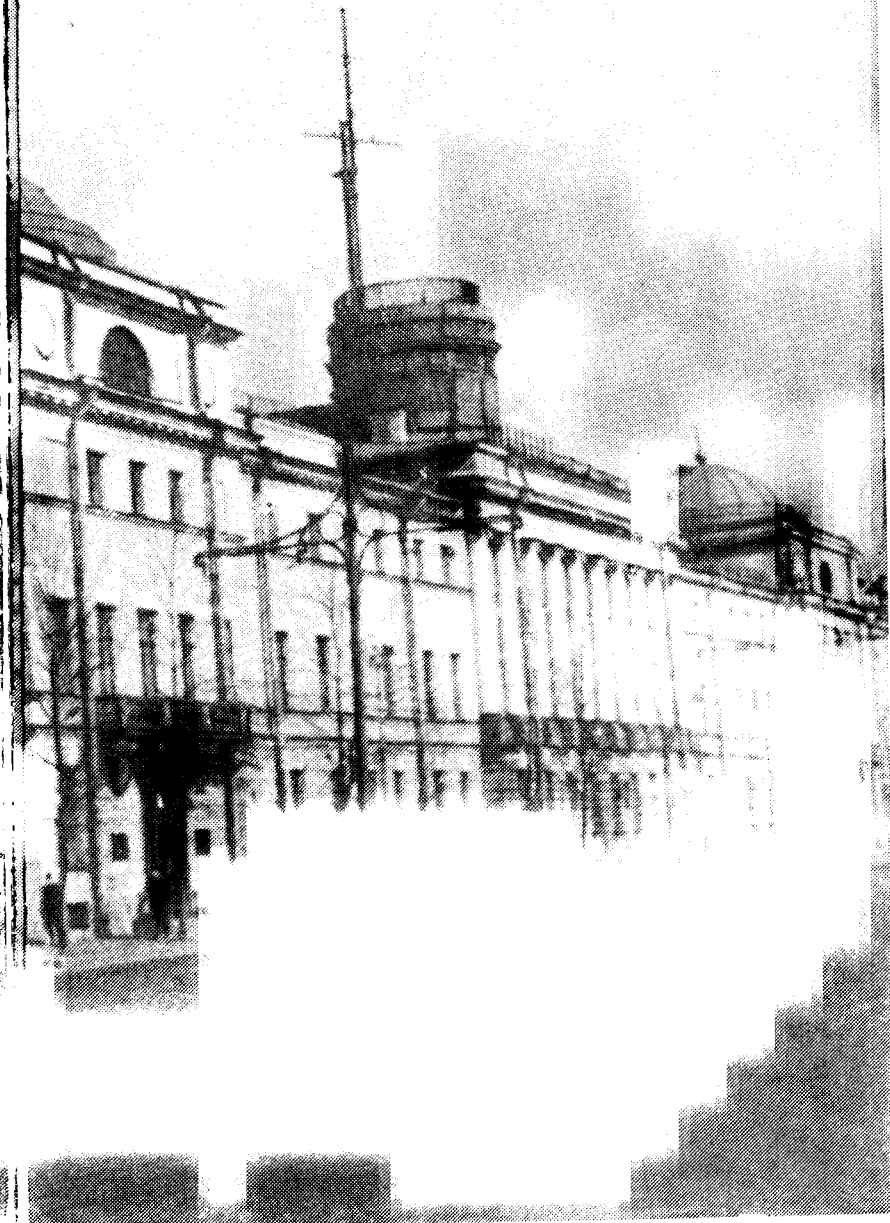
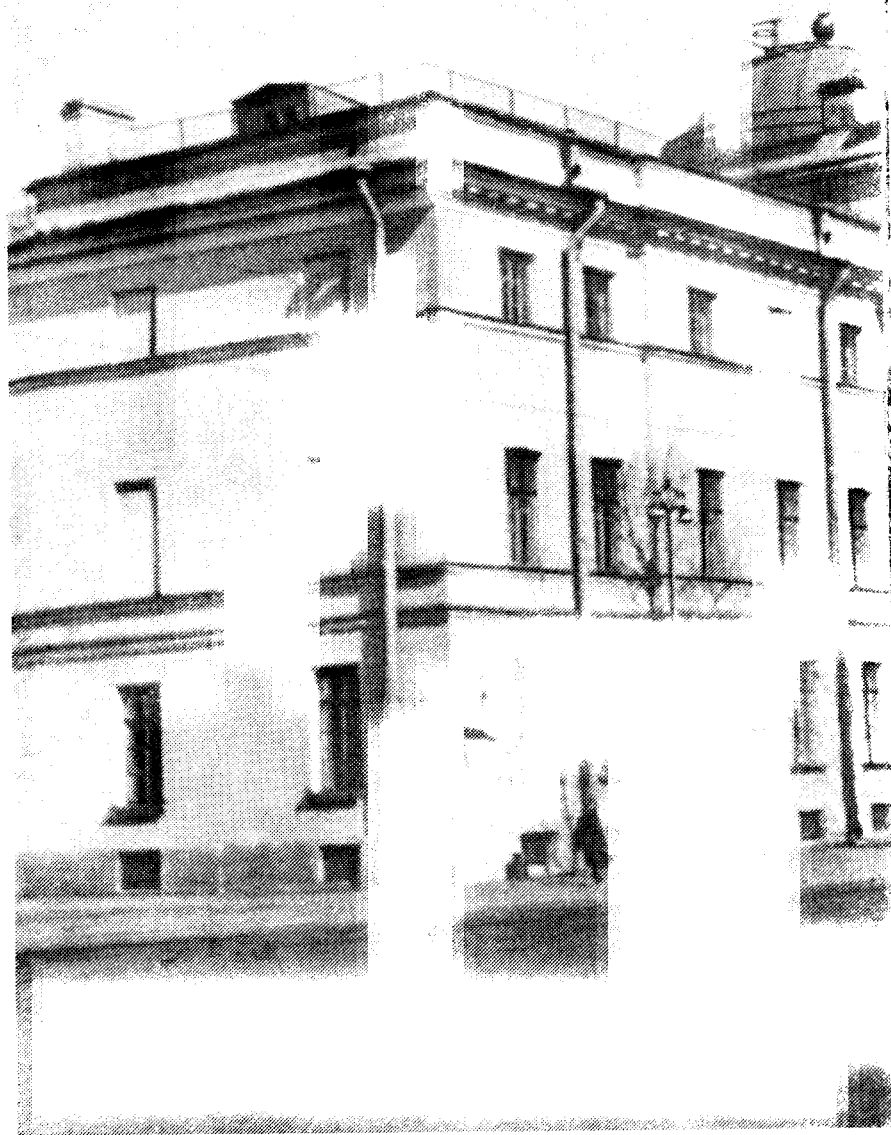
Рабочий
тайфун и
флотом и
красной
гвардии. Но
Ведет
на арктич
море, на
его берег
моря, на
его берег
Россию
уверенно
и смело
уверенно
над всем
остановил
Да
он!
революции

Крон

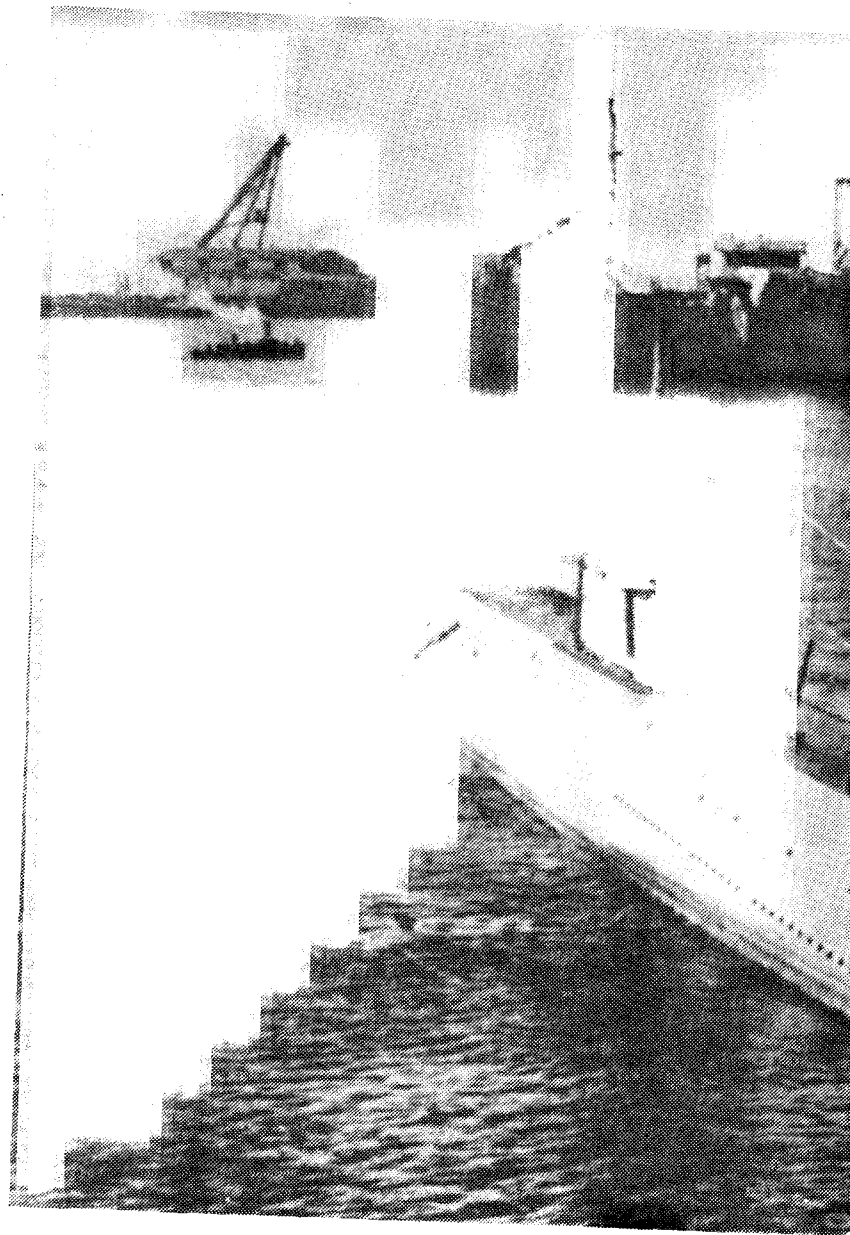
Россию
и Польшу
своим
краснофлот

ПРАЗДНОВАНИЕ ЮБИЛЕЯ ШЕФСТВА В ЛЕНИНГРАДЕ

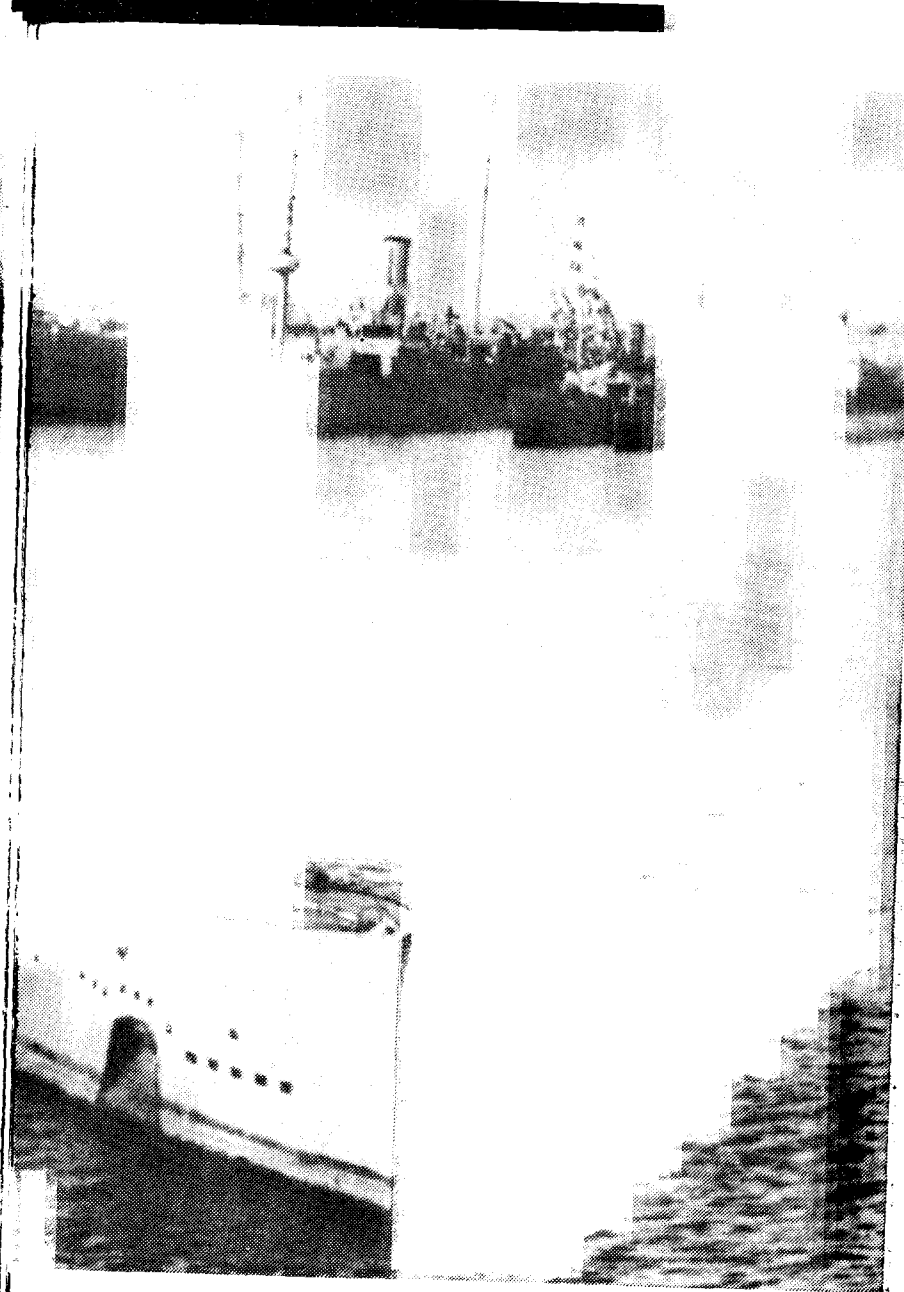
Приказ Реввоенсовета СССР, подводящий итоги 10-летия комсомольского шефства.



Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе — колыбель будущих мореплавателей.



Подводная лодка типа «Ленинец»



Подводная лодка типа «Ленинец»

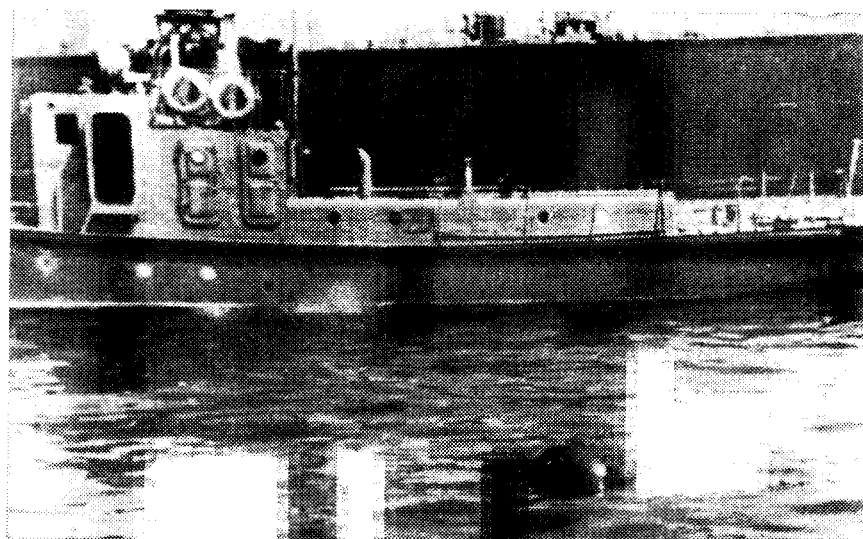


Ночью на ледовой тоягг



Эвакуация ленинградцев через Ладогу. С картины худ. Кочергина.

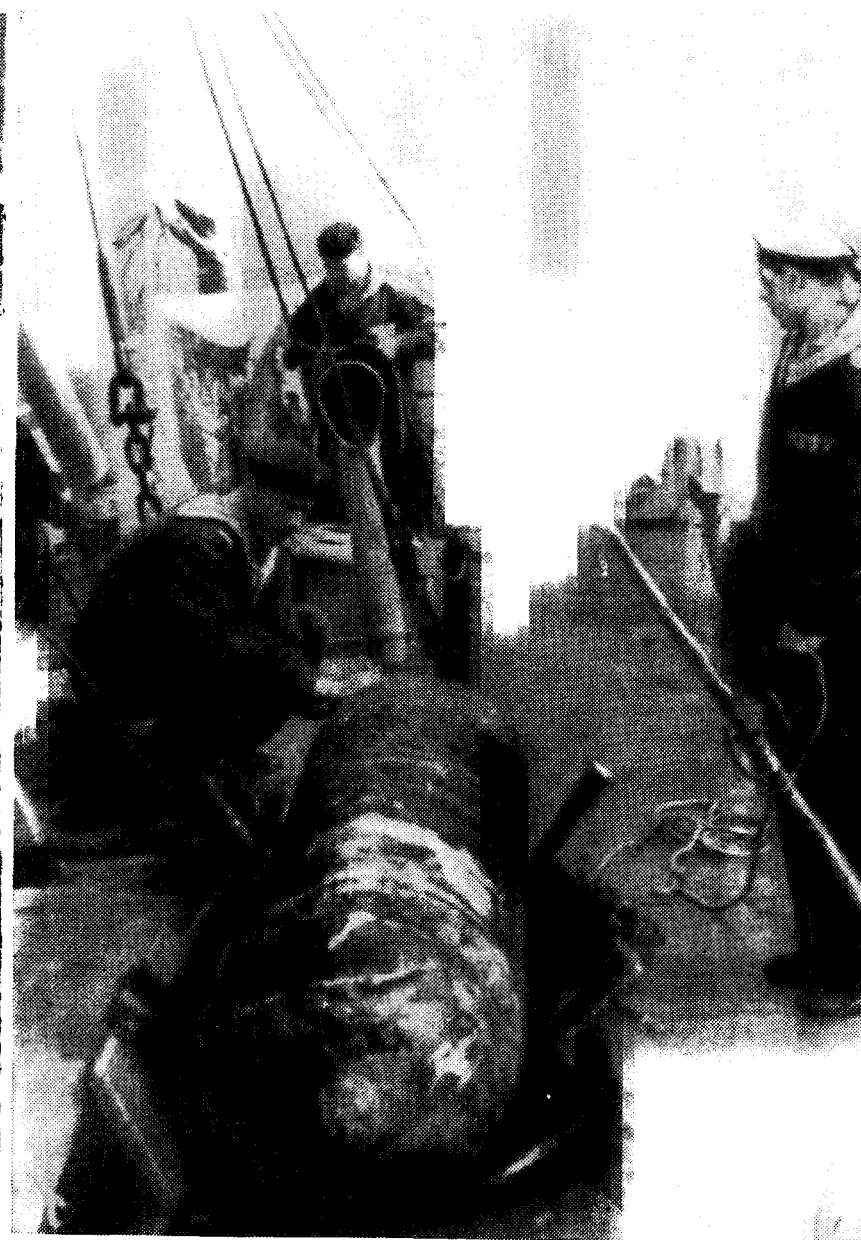
Война, развязанная фашистами, пришла в Ленинград.



Финский залив был напигован минами новейших систем.
На с н и м к е : неконтактная авиационная мина.



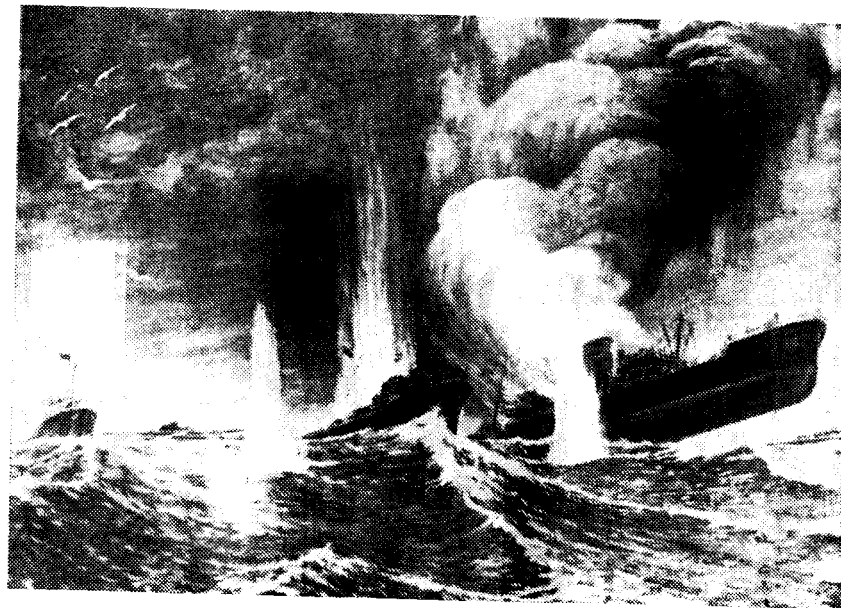
Подъем неконтактной мины на катер.



Вражеские мины снабжались хитроумными ловушками, способными в любой момент вызвать взрыв. Игра со смертью началась...



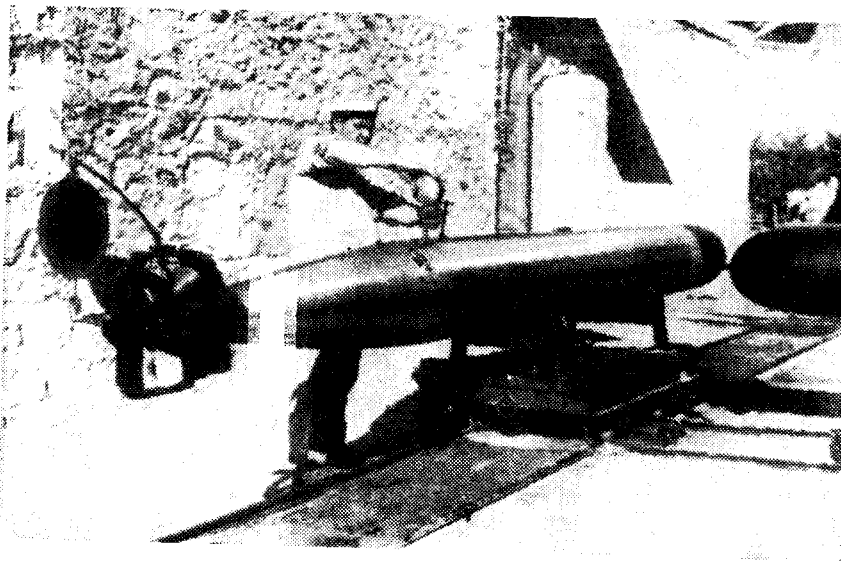
Огряд балтийских подводников направляется на фронт для обороны Ленинграда. Сентябрь 1941 г.



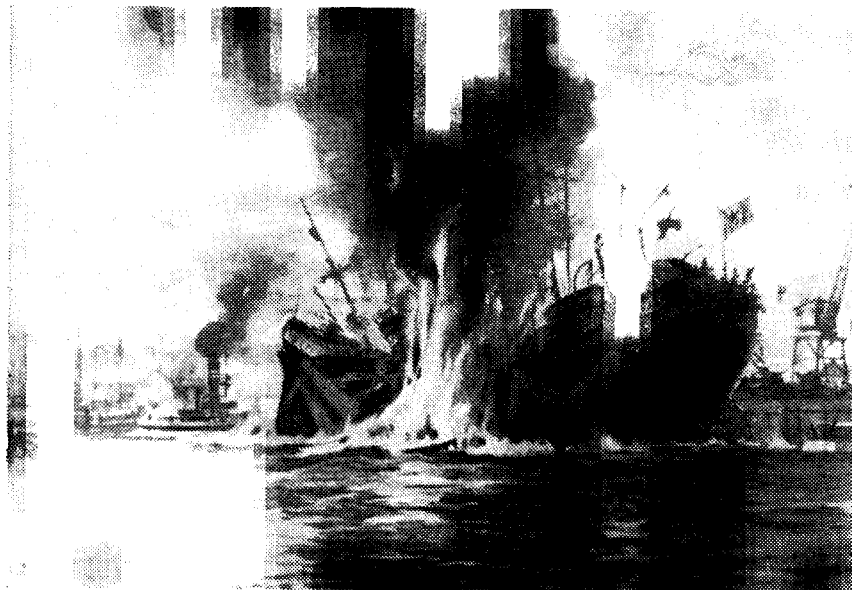
Артиллерийский бой советской подводной лодки с немецким конвоем.



Линкор «Октябрьская революция» ведет огонь по фашистам, наступающим на Ленинград.



Приготовление
вой поход. гор. № 4 для подводной ■»* «идущей . 60,»



Кто с мечом к нам придет...



Возвращение из боевого похода.



Балтийские подводники — Герои Советского Союза М. С. Калинин, И. В. Травкин, С. Н. Богорад, С. П. Лисин, Е. Я. Осипов, В. К. Коновалов.



Случалось, возвращались и так. Повреждение носа подводной лодки, полученное в боевом походе.





Группа старшин и офицеров Л-3. В первом ряду второй ряд слева — капитан II ранга П. Д. Грищенко.



Военком бригады подводных лодок С. А. Красников вручает партбилеты матросам Л-3. 10 сентября 1942 г.



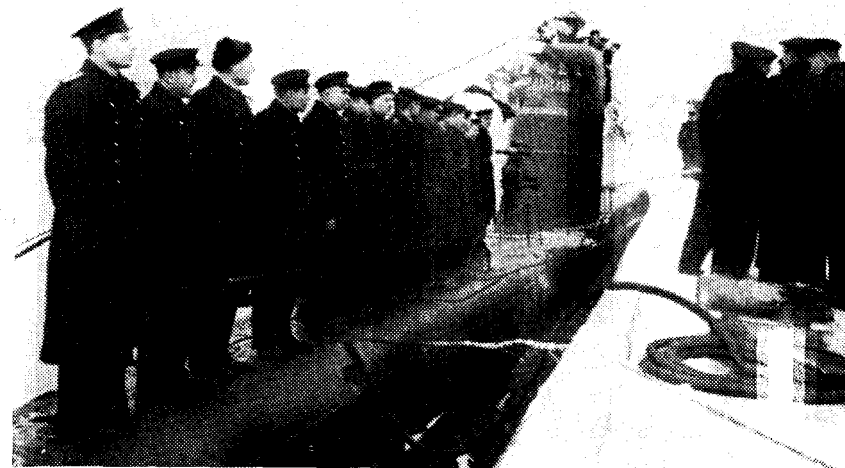
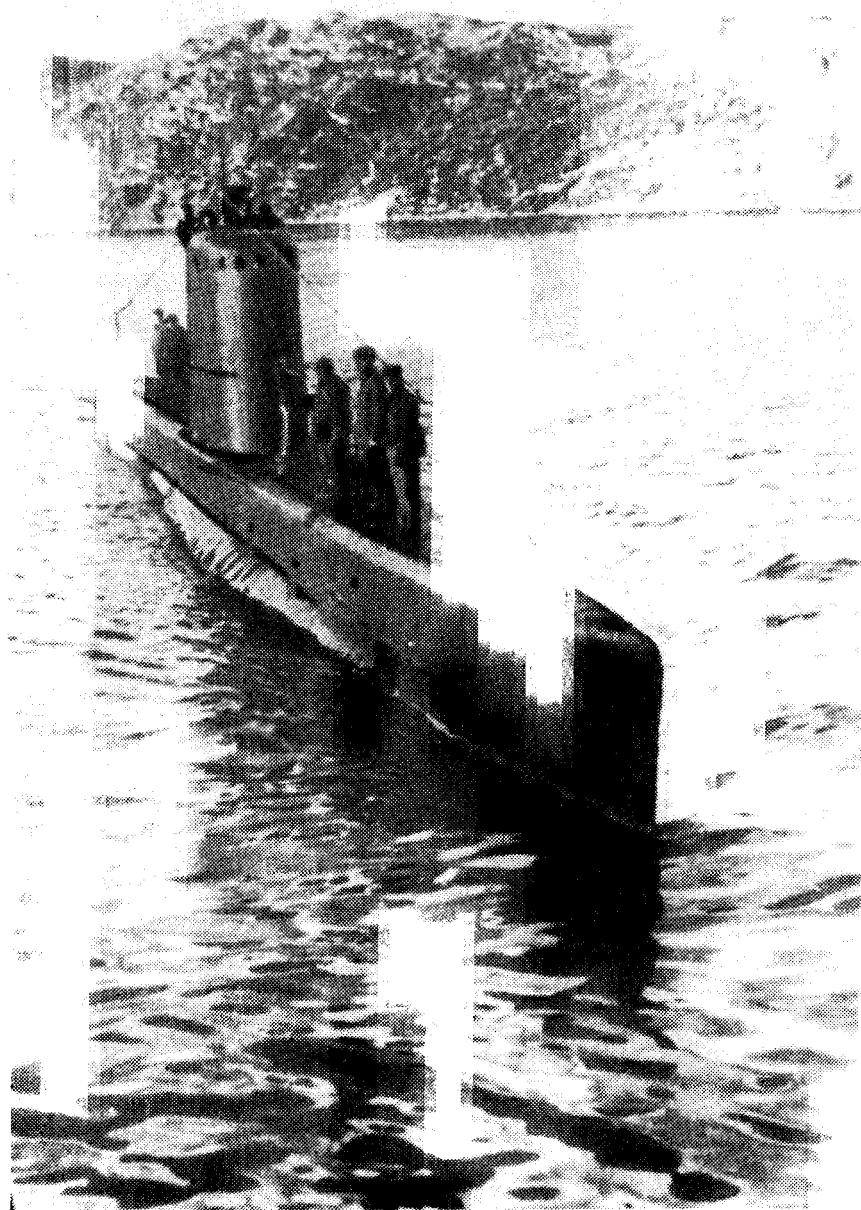
Г. П. Титов и П. Г. Еремеев готовят очередной выпуск боевого листка.



Шеф флота — Ленинский комсомол — и нашей лодке дал немало прекрасных людей. Члены экипажа Л-3 (с л е в а направо): 8. Андрущак, Ю. Обрывченко, И. Земин, ф. Волынкин, И. Ермолаев, Ф. Поляков, И. Сеницын, А. Бурдюк.

Гр
рс

Вое
пар



Праздник передачи флоту подводной лодки «Ярославский комсомолец» (типа М), построенной на средства молодежи. 1943 г.



Подводная лодка типа АЛ.

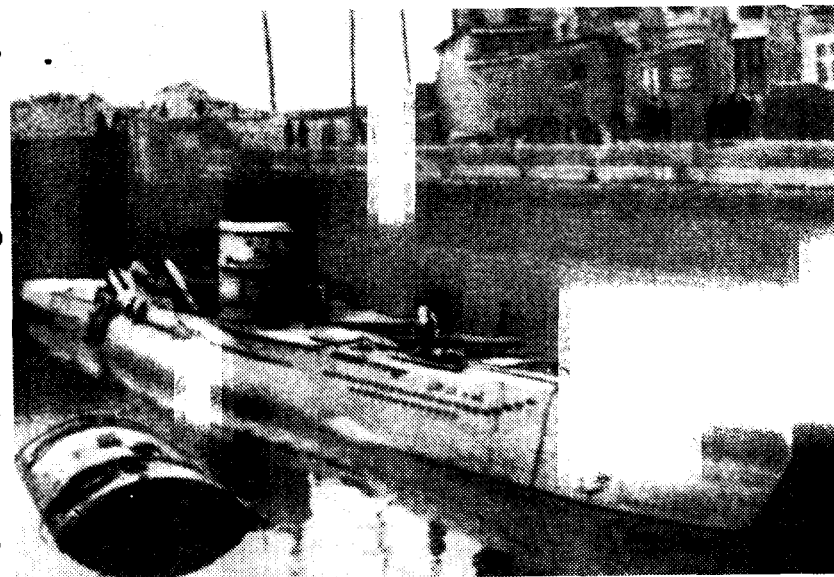
Аппараты, товсь!



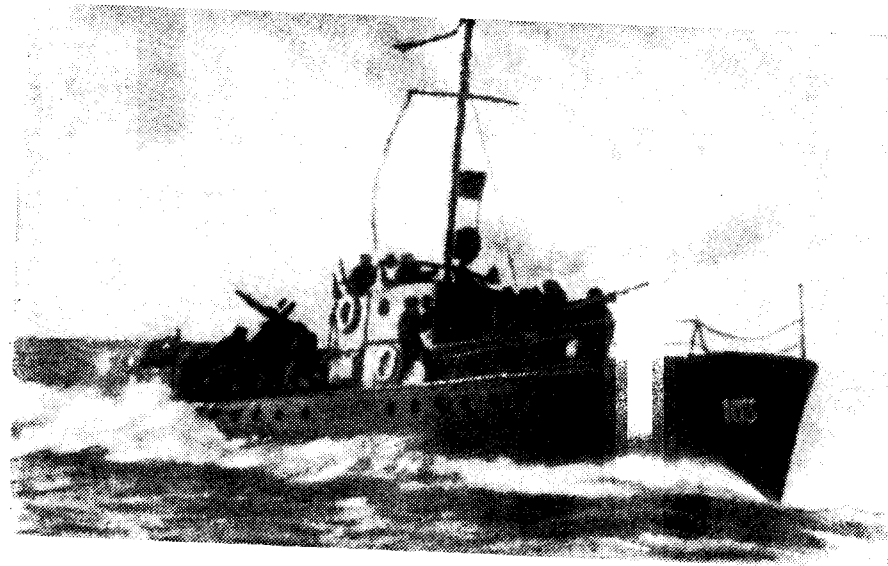
Последние минуты «Гинденбурга». Этот снимок прислал в Москву финский водолаз Арво Лавонен.



Командир гвардейского
катера — МО-103 гвардии
старший лейтенант А. Ко-
ленко.



У-250 в кронштадтском доке.



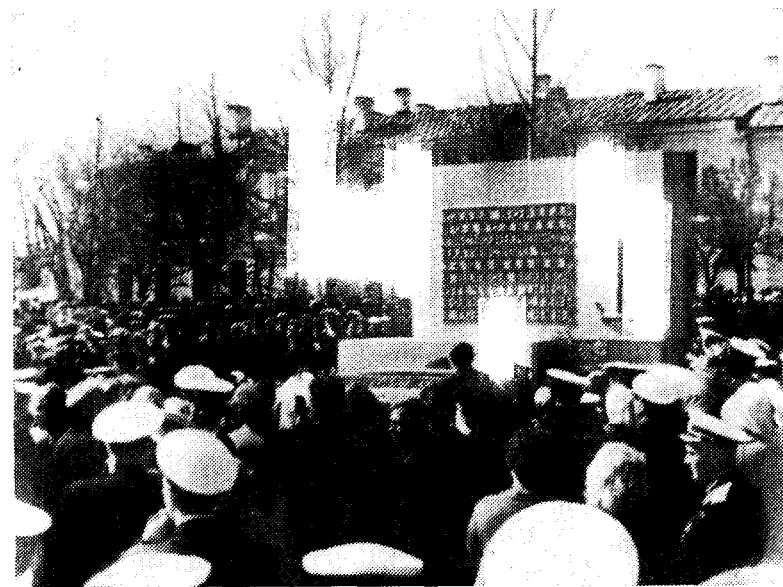
МО-ЮЗ атакует фашистскую субмарину У-250.



Члены экипажа У-250, взятые в плен командой катера МО-ЮЗ.



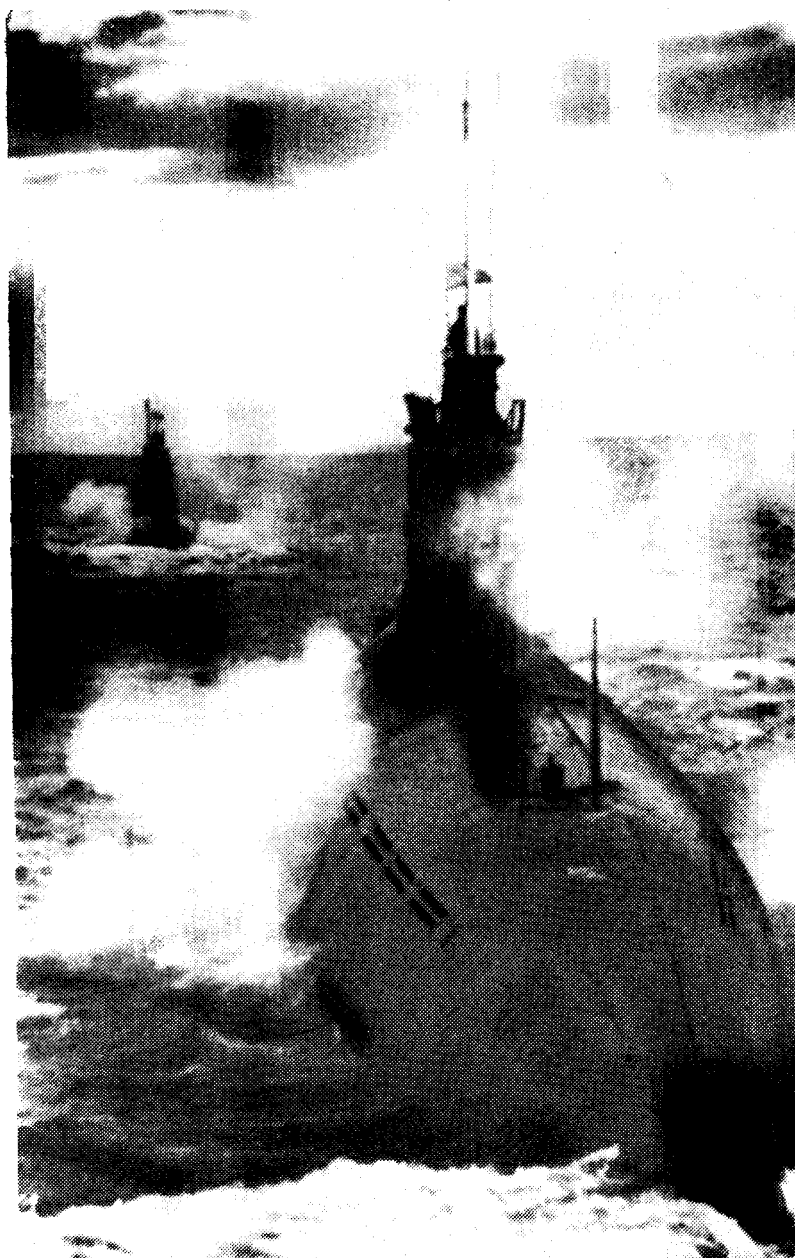
Торжественная встреча Л-3 в Кронштадте после успешного боевого похода. С картины худ. А. Г. Гуляева.



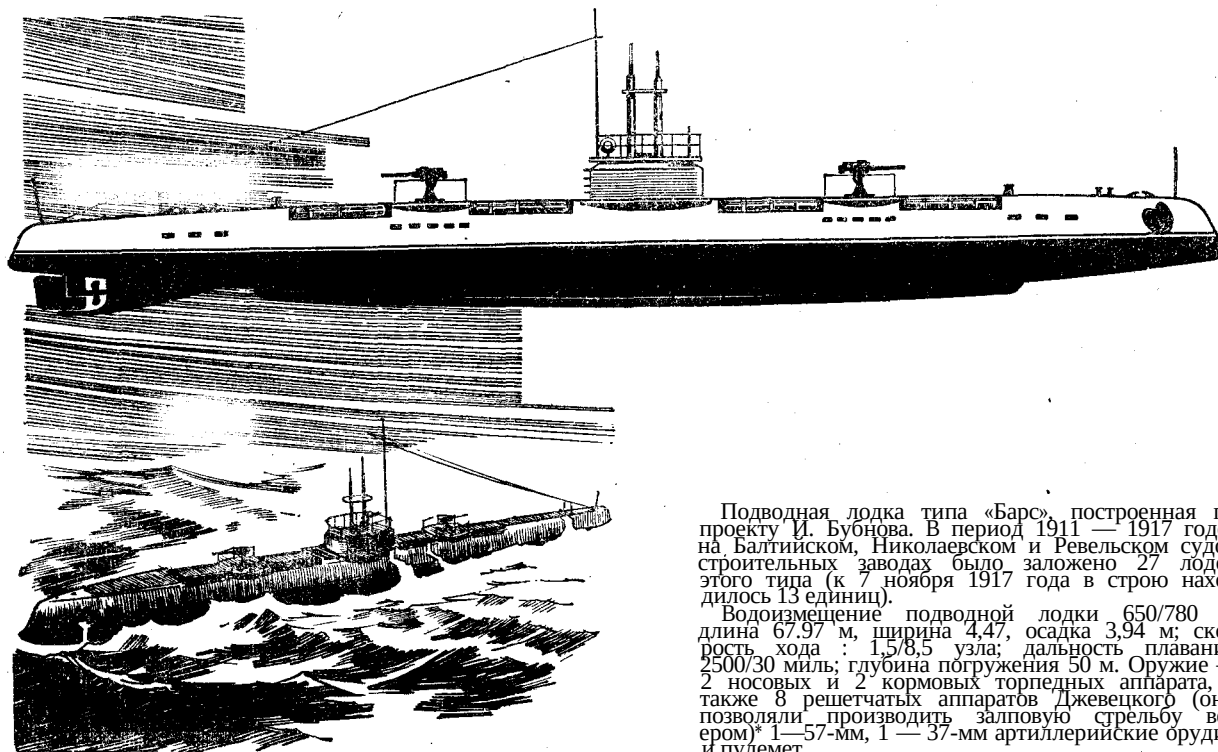
Кронштадт. Сквер на площади Мартынова. Открытие памятника балтийцам-подводникам.



Пионерский отряд имени П. Д. Грищенко школы № 4 г. Первомайска Николаевской области. 1977 г.

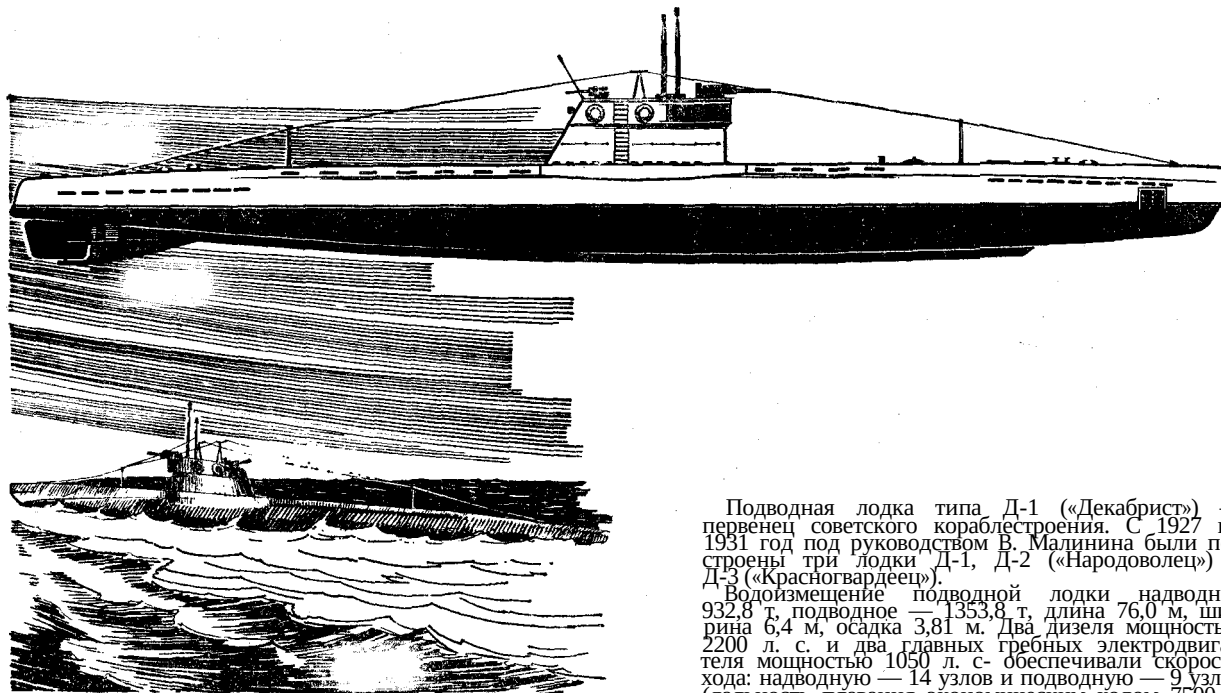


На страже советских морских границ. Подводная лодка «Челябинский комсомолец» в походе.



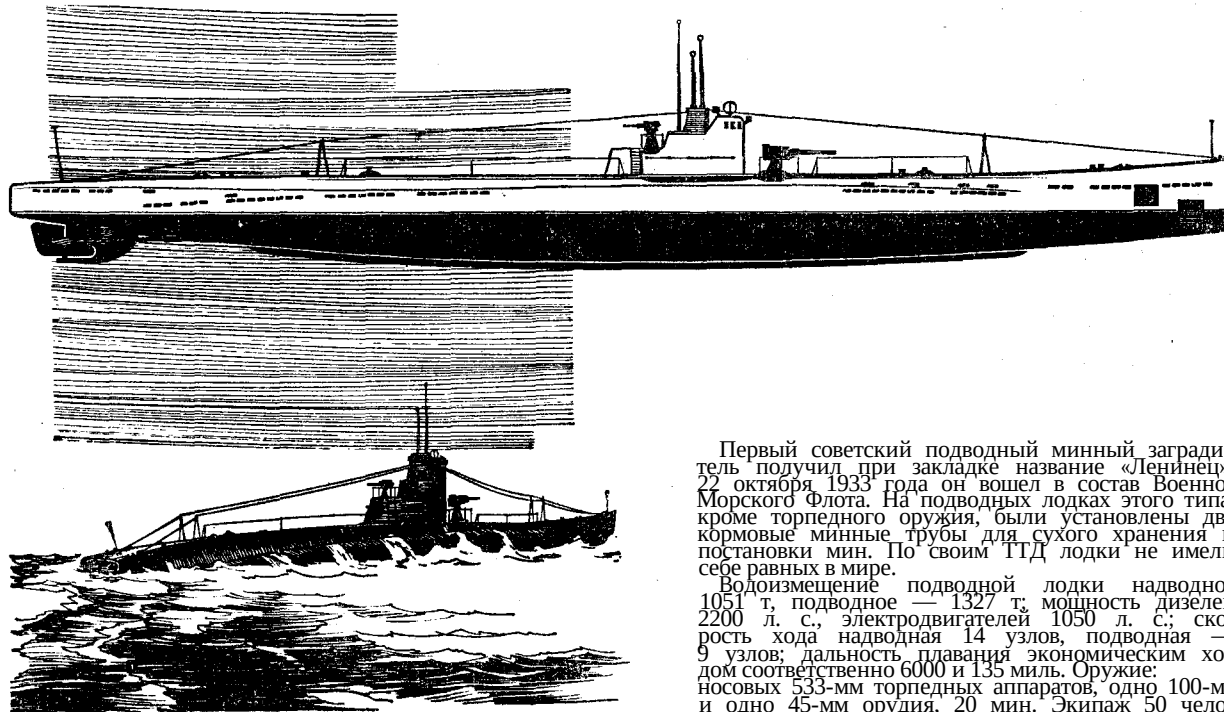
Подводная лодка типа «Барс», построенная по проекту И. Бубнова. В период 1911 — 1917 годов на Балтийском, Николаевском и Ревельском судостроительных заводах было заложено 27 лодок этого типа (к 7 ноября 1917 года в строю находилось 13 единиц).

Водоизмещение подводной лодки 650/780 т, длина 67,97 м, ширина 4,47, осадка 3,94 м; скорость хода : 15/8,5 узла; дальность плавания 2500/30 миль; глубина погружения 50 м. Оружие — 2 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата, а также 8 решетчатых аппаратов Джевецкого (они позволяли производить залповую стрельбу верером)* 1—57-мм, 1 — 37-мм артиллерийские орудия и пулемет.



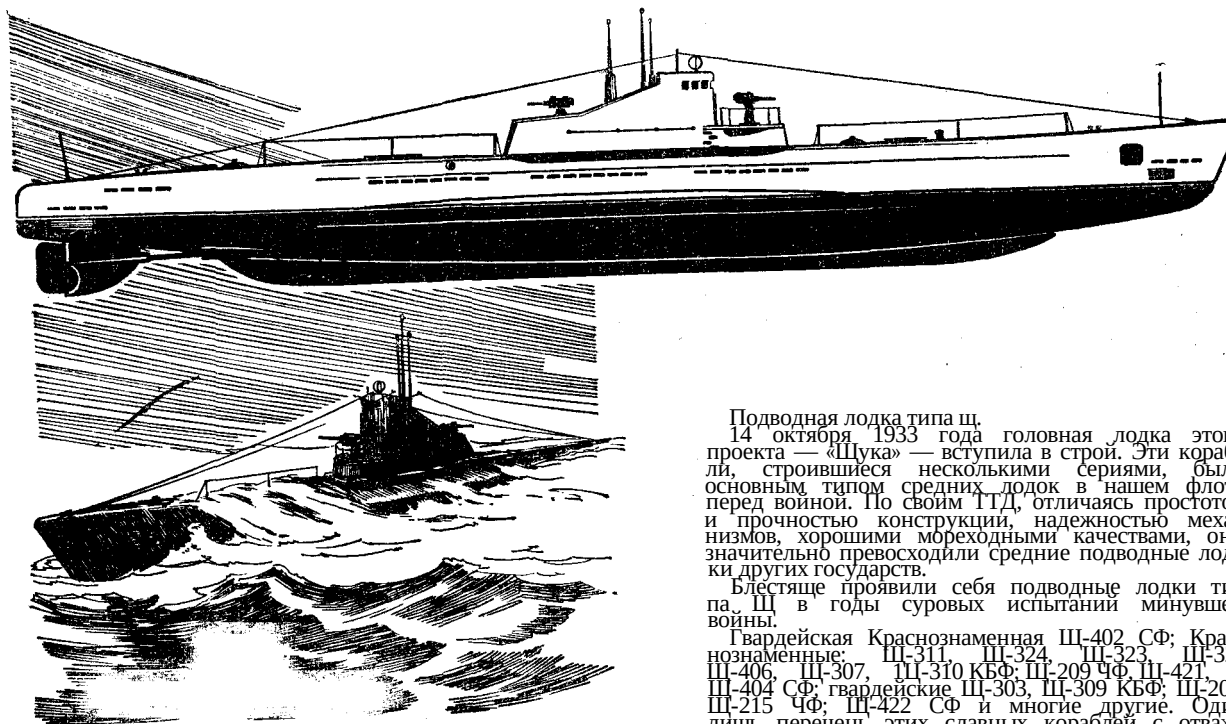
Подводная лодка типа Д-1 («Декабрист») — первенец советского кораблестроения. С 1927 по 1931 год под руководством В. Малинина были построены три лодки Д-1, Д-2 («Народоволец») и Д-3 («Красногвардеец»).

Водоизмещение подводной лодки надводное 932,8 т, подводное — 1353,8 т, длина 76,0 м, ширина 6,4 м, осадка 3,81 м. Два дизеля мощностью 2200 л. с. и два главных гребных электродвигателя мощностью 1050 л. с. обеспечивали скорость хода: надводную — 14 узлов и подводную — 9 узлов (дальность плавания экономическим ходом 7500 и 132 мили соответственно). Оружие — 6 носовых и 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата, одно 100-мм и одно 45-мм орудие. Экипаж 53 человека.



Первый советский подводный минный заградитель получил при закладке название «Ленинец». 22 октября 1933 года он вошел в состав Военно-Морского Флота. На подводных лодках этого типа кроме торпедного оружия, были установлены две кормовые минные трубы для сухого хранения и постановки мин. По своим ТТД лодки не имели себе равных в мире.

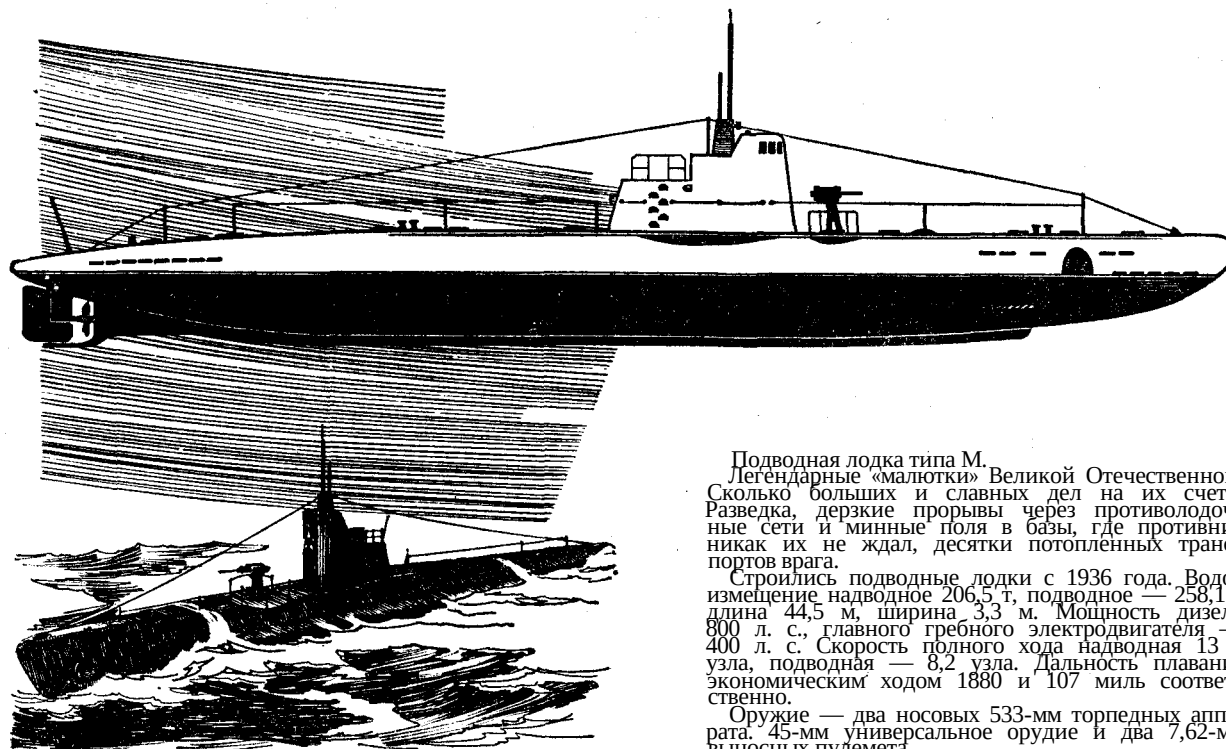
Водоизмещение подводной лодки надводное 1051 т, подводное — 1327 т; мощность дизелей 2200 л. с., электродвигателей 1050 л. с.; скорость хода надводная 14 узлов, подводная — 9 узлов; дальность плавания экономическим ходом соответственно 6000 и 135 миль. Оружие: 6 носовых 533-мм торпедных аппаратов, одно 100-мм и одно 45-мм орудия, 20 мин. Экипаж 50 человек.



Подводная лодка типа щ.
14 октября 1933 года головная лодка этого проекта — «Шука» — вступила в строй. Эти корабли, строившиеся несколькими сериями, были основным типом средних лодок в нашем флоте перед войной. По своим ТТД, отличаясь простотой и прочностью конструкции, надежностью механизмов, хорошими мореходными качествами, они значительно превосходили средние подводные лодки других государств.

Блестяще проявили себя подводные лодки типа Щ в годы суровых испытаний минувшей войны.

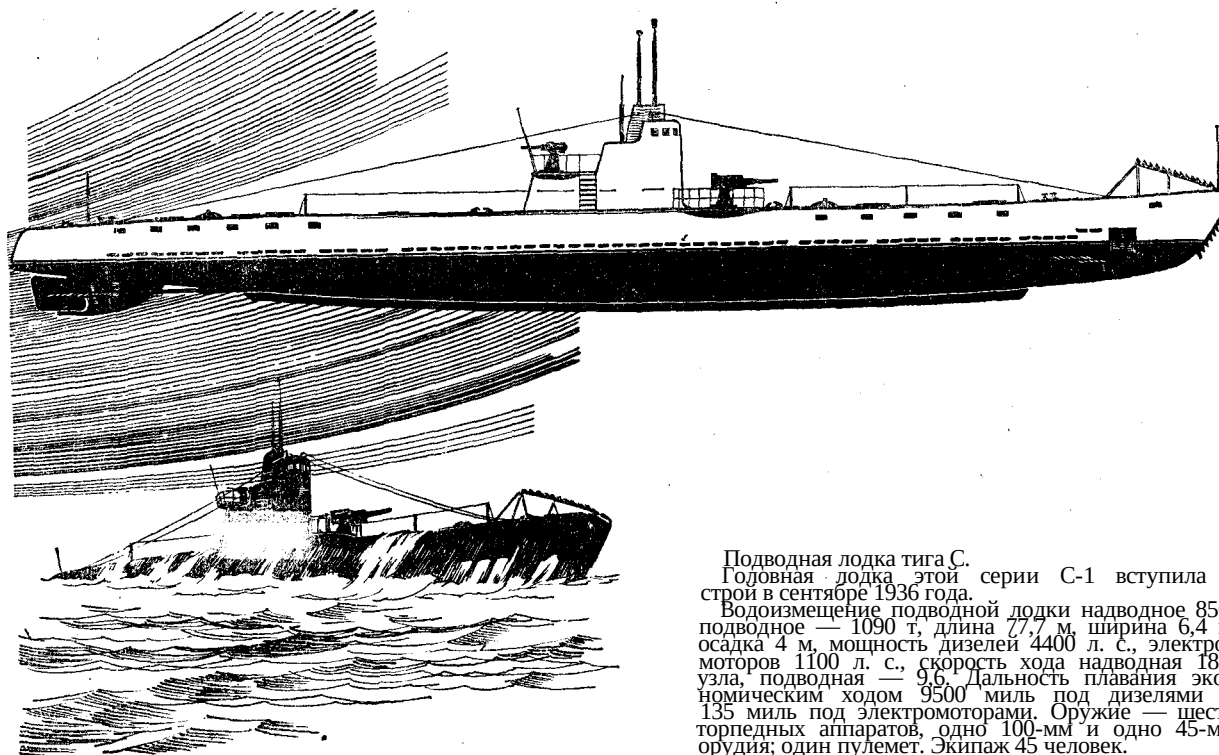
Гвардейская Краснознаменная Щ-402 СФ; Краснознаменные: Щ-311, Щ-324, Щ-323, Щ-320, Щ-406, Щ-307, Щ-310 КБФ; Щ-209 ЧФ; Щ-421, Щ-404 СФ; гвардейские Щ-303, Щ-309 КБФ; Щ-205, Щ-215 ЧФ; Щ-422 СФ и многие другие. Один лишь перечень этих славных кораблей с отважными экипажами говорит о многом.



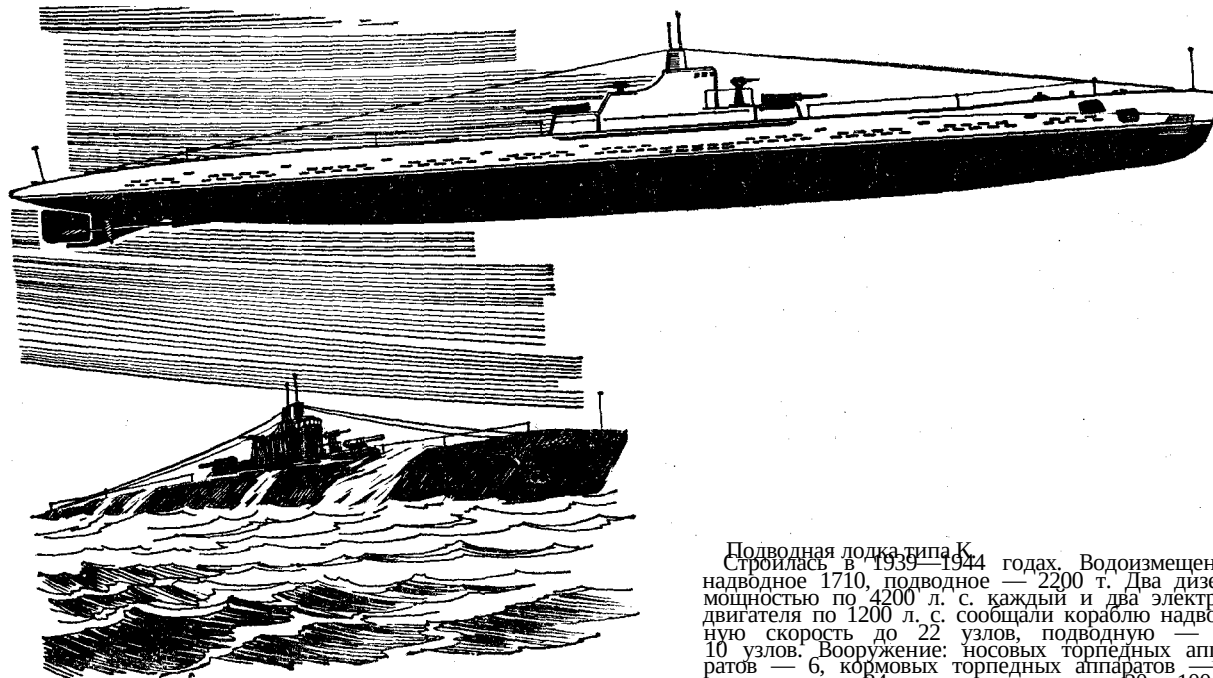
Подводная лодка типа М.
 Легендарные «малютки» Великой Отечественной!
 Сколько больших и славных дел на их счету!
 Разведка, дерзкие прорывы через противолодоч-
 ные сети и минные поля в базы, где противник
 никак их не ждал, десятки потопленных транс-
 портов врага.

Строились подводные лодки с 1936 года. Водо-
 измещение надводное 206,5 т, подводное — 258,1 т
 длина 44,5 м, ширина 3,3 м. Мощность дизеля
 800 л. с., главного гребного электродвигателя —
 400 л. с. Скорость полного хода надводная 13 2
 узла, подводная — 8,2 узла. Дальность плавания
 экономическим ходом 1880 и 107 миль соответ-
 ственно.

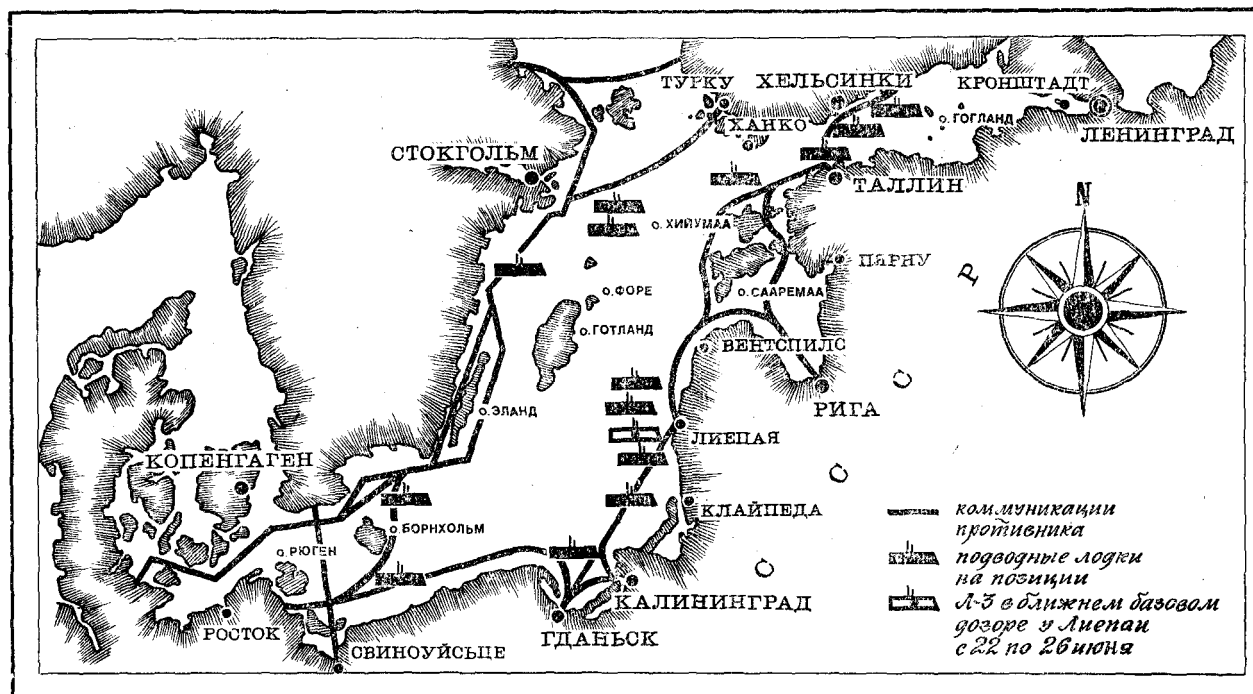
Оружие — два носовых 533-мм торпедных аппа-
 рата. 45-мм универсальное орудие и два 7,62-мм
 выносных пулемета.



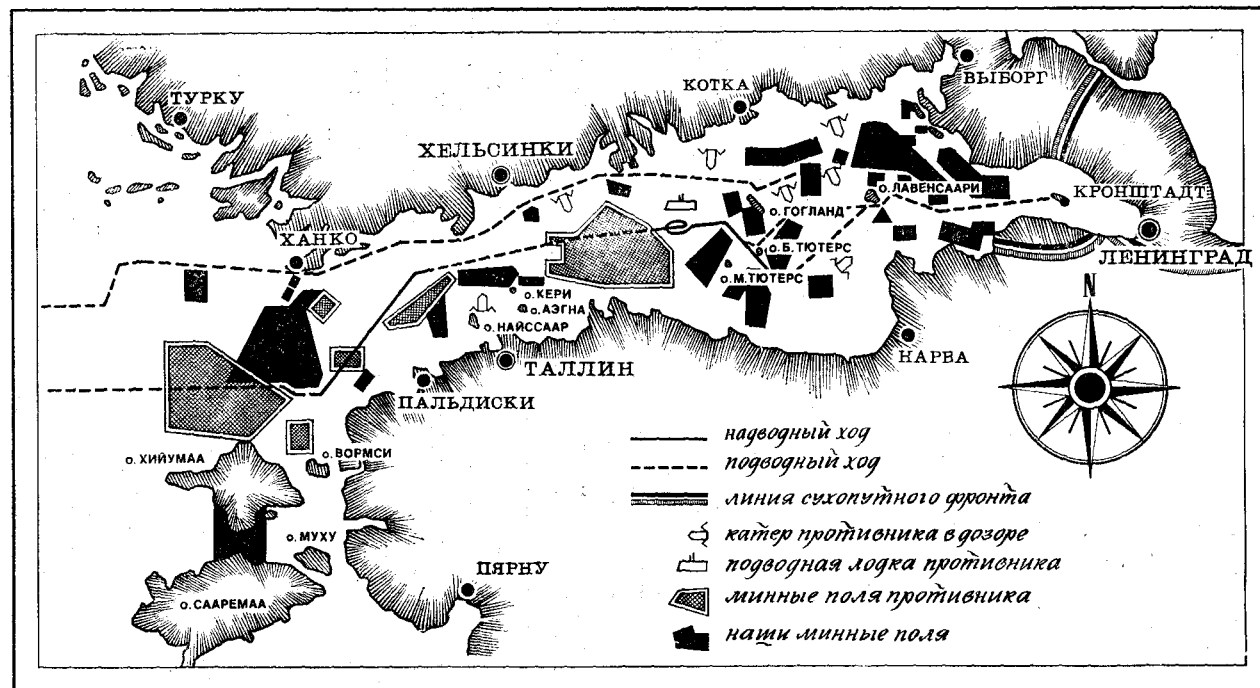
Подводная лодка тига С.
Годовная лодка этой серии С-1 вступила в
строй в сентябре 1936 года.
Водоизмещение подводной лодки надводное 856,
подводное — 1090 т, длина 27,7 м, ширина 6,4 м,
осадка 4 м, мощность дизелей 4400 л. с., электро-
моторов 1100 л. с., скорость хода надводная 18,8
узла, подводная — 9,6. Дальность плавания эконо-
мическим ходом 9500 миль под дизелями и
135 миль под электромоторами. Оружие — шесть
торпедных аппаратов, одно 100-мм и одно 45-мм
орудия; один пулемет. Экипаж 45 человек.



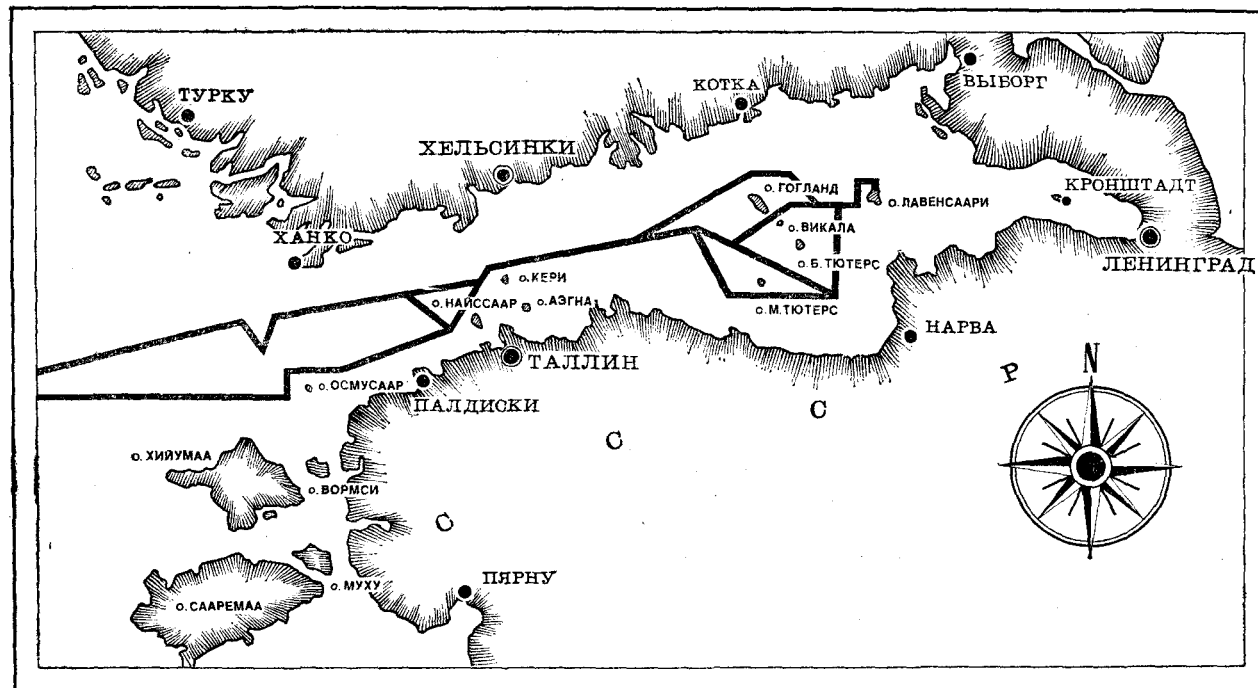
Подводная лодка типа К.
 Строилась в 1939—1944 годах. Водоизмещение надводное 1710, подводное — 2200 т. Два дизеля мощностью по 4200 л. с. каждый и два электродвигателя по 1200 л. с. сообщали кораблю надводную скорость до 22 узлов, подводную — до 10 узлов. Вооружение: носовых торпедных аппаратов — 6, кормовых торпедных аппаратов — 4, запас торпед — 24, запас мин — 20. 100-мм орудий — 2, 45-мм орудий — 2.



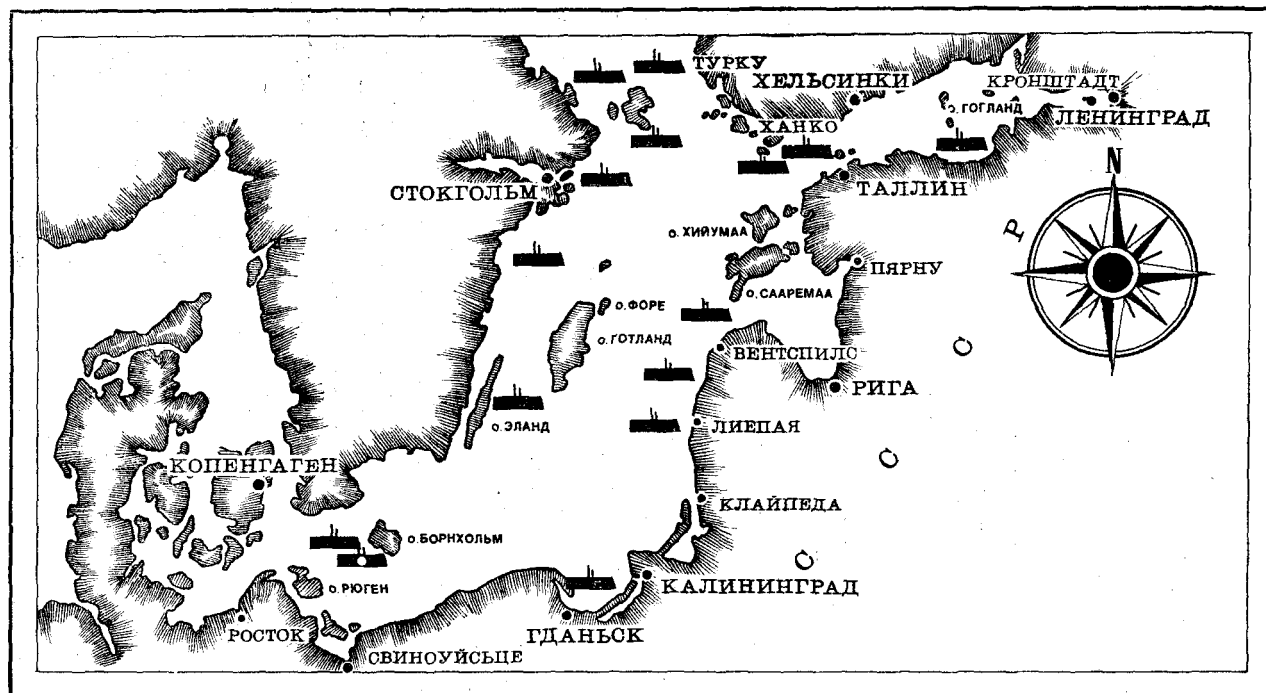
Позиции подводных лодок в июне 1941 года.



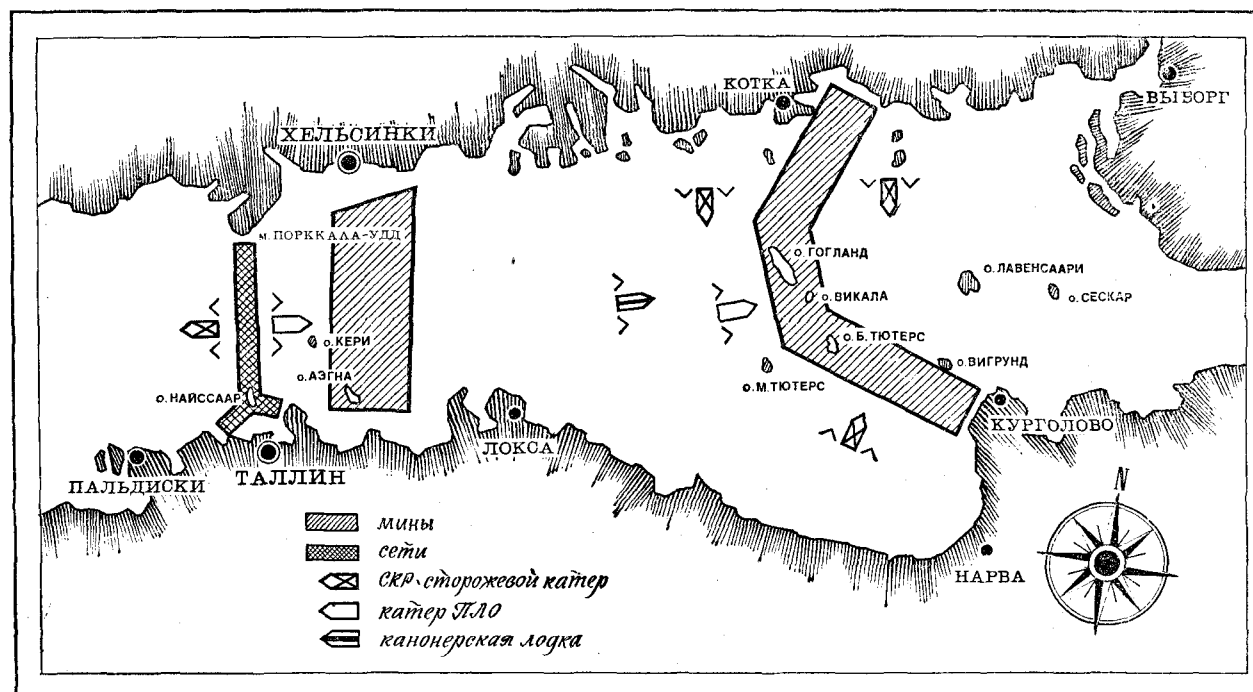
Обстановка в Финском заливе при форсировании его подводными лодками первого эшелона в 1942 году.



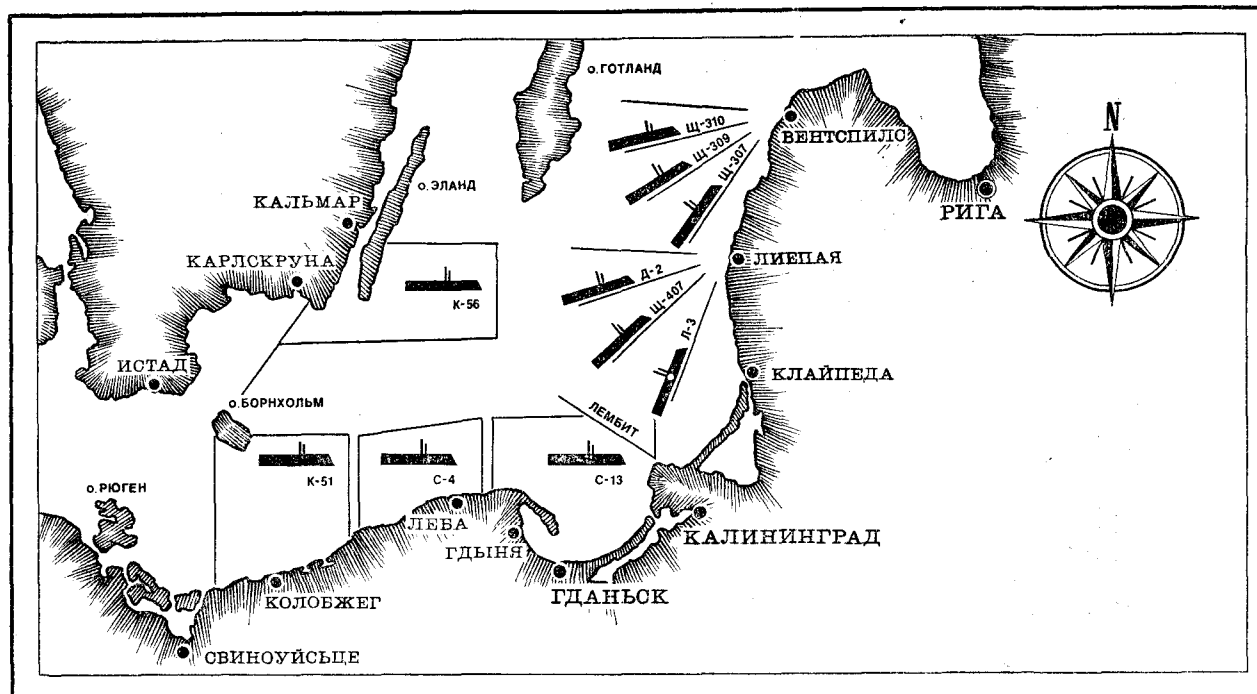
Варианты курсов при форсировании финского залива подводными лодками в 1942 году.



Позиции подводных лодок на Балтике в 1942 году.



Гогландский и Нарген-Порккала-Уддский противолодочные рубежи.



Позиции подводных лодок после сентября 1944 года.

